Anno 66 (Conto corrente con la Posta) TORINO, Martedì 23 Agosto 1932 - Anno X

ABBONAMENTI
ITALIA E COLONIE: Anno L. 52 — Sem. 27 — Trim. 14 — (Gli numeri settimanali) / Anno L. 60 — Sem. 31 — Trim. 16 — (Coll'ediz. del lunedì)
ESTERO: Anno L. 150 — Sem. 76 — Trim. 39 — / Anno L. 173 — Sem. 89 — Trim. 46 —
Direzione e Amministraz. Torino via Davide Bertolotti
Ogni numero Cent. 20
Telefoni de "La Stampa"
43-846 Centralini 40-847 Direzione - Redazione - Cronaca e — Seguendo la Cronaca —
40-849 Centralino Amministrazione

LA STAMPA

Frangar non flectar

Corriere del mattino
Inserzioni e pubblicità
delle rubriche Sul lavoro ... Arte Cinematografica - Fiori d'arte ... la cronaca - I divertimenti - Guarigioni ... linea contata. Pagamento anticipato. L'Amministrazione della Stampa si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare.
Rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITA' ITALIANA, S. A. Via Santa Teresa N. 7 - Piazzetta delle Chiese
Telefoni dell'Unione Pubblicità Italiana: 40-849 - 40-848

Il Re, Il Capo del Governo, Il Duca d'Aosta e Il Segretario del Partito alle manovre

Il Duce marcia per un'ora e mezza con i fanti del 22° reggimento

I rossi rafforzano le posizioni occupate e tentano di sboccare nella Valle del Tevere

Dal nostro inviato speciale

Perugia, 22 notte.

La situazione rispettiva delle forze contrapposte, oggi, alle ore 12, si prospettava così:

— Il partito rosso — generale di corpo d'armata Zoppi — dando ulteriore sviluppo al suo disegno di manovra, che già ieri aveva così nettamente e vigorosamente tracciato, si affermava e rafforzava sulla dorsale del massiccio montuoso, tra la conca di Gubbio e la Valle Tiberina, a Monte Lovesco, in località Castiglione, a Monte del Casale e a Monte Salce; e completava lo schieramento delle proprie fanterie e artiglierie della 18.a Divisione — generale di divisione Casilini — e portava in linea anche le artiglierie del corpo d'armata. In seguito, fatte avanzare da Pergola la divisione celere — generale di divisione Ambrosio — si affacciava con questa, dallo sbocco di Fossato di Vico, sulla valle del Chiascio, e all'estremità sud-orientale della conca di Gubbio, accennando ad una minaccia sull'ala destra degli azzurri; e con reparti avanzati di bersaglieri ciclisti, occupava la cresta di Serra Brunamonte e il nodo stradale di Schifanoia, tra la conca di Gubbio e la valle del Chiascio.

— Il partito azzurro — generale di corpo d'armata Graziani — completava il trasferimento delle sue due divisioni — 19.a — generale di divisione Maravigna — e 20.a — generale di divisione Gabba — sulla sinistra del Tevere, e allargava il movimento sulla propria destra, verso la valle del Chiascio; e completava lo schieramento delle artiglierie divisionali e di quelle di corpo d'armata, sulla sinistra del Tevere.

I rossi si avvantaggiano

Sulla linea di contatto, nella notte e nella mattinata, si sono svolti combattimenti episodici, particolarmente a monte Lovesco, a casa Torricella, in regione Castiglione, sulle pendici meridionali di Monte del Casale. Nell'insieme di questi scontri, e particolarmente in regione Castiglione, i rossi hanno avuto la prevalenza, riuscendo non solo a mantenere tutte le posizioni occupate, ma ad avvantaggiarsi parzialmente verso sud-ovest, verso la valle del Tevere.

Le artiglierie di entrambi i partiti sono entrate, di tempo in tempo, in azione: quelle dei rossi, cercando di disturbare o contrastare l'avanzata delle colonne azzurre dalla valle del Tevere verso la linea di contatto; e inversamente, quelle degli azzurri, cercando di ostacolare quanto possibile l'affluire sulla linea di contatto dei rinforzi dei rossi.

L'avinzione di entrambi i partiti ha compiuto la sua normale azione di osservazione e di caccia.

Queste, schematicamente, l'azione e la situazione odierna, quali ho potuto ricostruire correndo lungamente in automobile per le vie di avanzata degli azzurri e per quelle dei rossi, e percorrendo per qualche tratto la linea di contatto delle forze contrapposte.

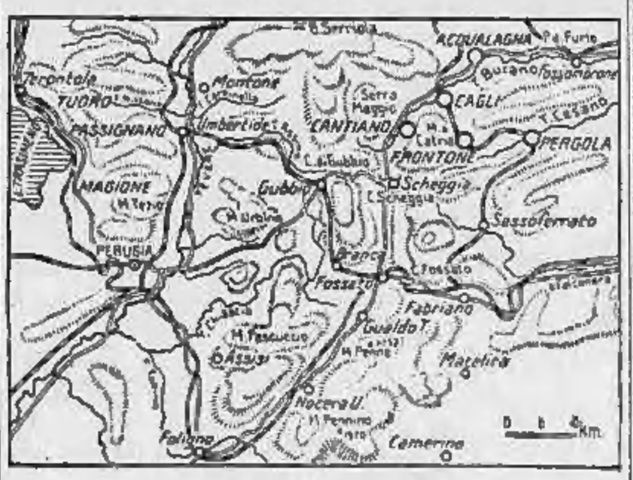
Partiti da Perugia nella prima mattina, seguendo la rotabile da Perugia a Gubbio, ossia una delle principali linee di avanzata degli azzurri, raggiungevamo due battaglioni dell'88° Fanteria (brigata Bari) che marciavano per la rotabile stessa. A guardare i fanti, si riconoscevano perfettamente quelli stessi della grande guerra. Il buono, paziente, resistente, fiero fante, che vinse la grande guerra: gli stessi volti, volti nostri latini, forti e abbronzati, le stesse mosse, lo stesso passo, la stessa tenacia nel durare alla fatica, nel procedere sotto il sole, fra la polvere col grave carico sulle spalle, delle armi delle munizioni, degli attrezzi, dei viveri, il sempre ingente bagaglio del fante. Gli ufficiali marciavano tutti a piedi, coi soldati, a cominciare dal colonnello, per il buon esempio, per quella più stretta, intima solidarietà che viene dalla comunanza degli sforzi e delle fatiche. Più tardi, con i fanti, vorrà nuovamente marciare, appunto come sedici e quindi anni fa, un sommo Condottiero, Condottiero dell'Italia fascista. Ma di questo dirò più oltre.

Continuiamo, la nostra comitiva di giornalisti, guidata dal capo dell'Ufficio stampa delle grandi manovre generale Pintor, continuiamo per questa rotabile da Perugia a Gubbio. E raggiungiamo il 22° Fanteria, della brigata Cremona. Incontriamo il comandante di questa 20ª Divisione — che è l'intera Divisione, che muove in questa direzione — il generale Gabba. Ed egli ci informa sull'avanzata delle sue truppe. La Divisione marcia su due colonne, una per questa rotabile, l'altra per una strada parallela, alla sinistra, donde prende contatto, ancora verso sinistra, con la 19ª Divisione, che procedere, anch'essa con varie colonne, in analoga direzione. Inoltre, il generale Gabba ha distaccato un battaglione sulla sua destra, verso Biscina, in direzione della valle del Chiascio, donde potrebbero venire le minaccie della Divisione celere dei rossi, di cui gli azzurri presumono probabile o prossima l'entrata in azione, appunto da questa banda.

In sostanza, questa 20.a Divisione, mentre avanza verso Mengara, verso Monte del Casale e Monte Salce, verso insomma la fronte, quale si è venuta determinando tra azzurri e rossi, si tiene pronta a fronteggiare gli eventuali attacchi che elementi della Divisione celere dei rossi, risalendo la valle del Chiascio, potrebbero portare sulla sua destra o estrema destra. Insieme, degli azzurri.

Poco più avanti, troviamo, che avanzano, gruppi delle artiglierie divisionali. Poi, sotto monte Castelliaccio, troviamo che sta prendendo posizione il gruppo divisionale degli obici da 149.

Procediamo a Mengara tra Monte del Casale e Monte Salce. Dalle pen-



La zona delle operazioni.

dici boscose di Monte del Casale tempestano mitragliatrici e fucileria. Si sta svolgendo uno degli episodi combattivi, col tentativo degli azzurri di riprendere ai rossi il monte, e l'accanita difesa dei rossi. Dall'una parte e dall'altra sono impegnati reparti di fanteria e di bersaglieri. Gli avversari si riconoscono per il fatto che i rossi portano l'elmetto, e gli azzurri il copricapo usuale, il cappello i bersaglieri, e la fanteria il berrettino a forma di busta.

In manovra si può essere quello che in guerra sarebbe assurdo: di scavalcare le linee dei combattenti, e passare da una parte all'altra. E questo facciamo lasciando gli azzurri, e riuscendo incolumi fra i rossi sulle pendici di Monte Salce.

L'automobile del Re

In questo momento — sono le otto — giunge dalla strada di Perugia, e sale verso le pendici di Monte Casale, l'automobile del Re. Il Sovrano, che veste l'uniforme di campagna di Maresciallo d'Italia, ed è accompagnato dal suo primo aiutante di campo gen. Asinari di Bernezzo, sosta qualche tempo a considerare come si svolga l'azione di combattimento, che continua sulle pendici meridionali e verso la cima di Monte del Casale. Quando l'azione termina, con il successo dei rossi, riusciti a respingere l'attacco degli azzurri, il Re riparte, verso un altro settore della linea. E tutto il giorno così, va seguendo la manovra, in ogni suo particolare, per tutto il campo di azione.

Scendiamo verso la piana di Gubbio; e andiamo riconoscendo, in parte, lo schieramento dell'artiglieria rossa, che fino da ieri ha preso posizione, e va effettuando tiri contro le colonne azzurre, che salgono dalla Valle Tiberina, per l'altro versante di questi monti, che si interpongono, appunto, fra la conca di Gubbio e la Valle Tiberina, e sulla cui cresta, approssimativamente, corre la linea lungo la quale fino da ieri mattina, si sono scontrate e fissate le avanguardie dei due partiti contendenti. Poco più giù, verso la conca, incontriamo, quali in movimento di avanzata e quali in sosta, i carri armati dei rossi: carri armati leggeri, cioè inferiori alle dieci tonnellate, quali il nostro esercito ha adottato, di tipo Fiat, modello 30. Questo carro Fiat si compone di uno scafo corazzato, che contiene l'organo motore e l'equipaggio, e sostiene una torretta girevole per l'armamento. L'equipaggio è composto di due persone: il pilota e il capo carro. L'armamento è costituito da una coppia di mitragliatrici SIA, oppure da un cannoncino semi-automatico da 37,40. L'organo di locomozione è costituito da un paio di rotale a cingoli, ad anello, entro le quali si muovono le ruote, facendo svolgere le rotale, e avanzare il carro. Ma questo organo di locomozione serve soltanto in combattimento: per i trasferimenti su strada si impiegano carrelli trainati da autocarri. Ora, le minacciose macchine ci appaiono tutte rivestite e festonate di fronde verdi sopra la torretta e ai lati trasfigurate quasi in grossi, informi cespugli. E' il mascheramento: perchè gli aerei nemici in ricognizione non riescano a riconoscerli; e li scambiano dall'alto magari proprio per cespugli se in sosta, o per carri agresti, se in marcia.

Filiamo attraverso la conca di Gubbio, passiamo Gubbio, continuiamo discendendo verso l'estremità meridionale della conca, verso Torre dei Casolari e Branca. Immagini guerresche, apprestamenti e minaccie di guerra contrastano con la pace georgica di questa meravigliosa campagna, dei pingui campi, delle vigne. Ma soprattutto nelle zone boscose sotto le chiome espanse dei pini, lungo i filari dei pioppi, nella varia boscaglia, veniamo discoprendo armi e armati che si riparano tra il folto non solo per sottrarsi alla calura del sole meridiano ma soprattutto per non rivelarsi agli aerei in ricognizione. Apparecchi da ricognizione del partito azzurro sorvolano infatti di tempo in tempo questa zona, spiando dall'alto, dal metallo e dal cielo, sul quale dovrà poi sferrarsi il colpo di maglio della grande unità complessa, che segue con movimento sempre più serrato e sempre meglio orientato e indirizzato ».

— Vedo...

— « Grande celerità e ardire, astuzia e impiego della forza, tutto armonicamente usato, improntano l'azione esplorante della divisione che opera, ripartendo e suddividendo sul terreno da destra a sinistra, dall'avanti all'indietro i suoi elementi: veri tentacoli, protesi verso il nemico, prima con moto nervosamente incerto alla ricerca di esso; poi più lenti, calmi e sicuri, via via che toccano su qualche zona che il nemico rivelì, pronti a stringersi per la presa e sempre in grado di darsi aiuto reciproco, vuoi per schiacciare, vuoi per evitare di essere singolarmente schiacciati ».

— I varii elementi che compongono la divisione celere, hanno un loro specifico impiego determinato?

— « Cavalleria e ciclisti possono trovare indifferentemente impiego come organi di esplorazione, punti estremi dei tentacoli, occhi; ma le loro stesse caratteristiche conferiscono però maggior idoneità alla cavalleria, di spostarsi innanzi per vedere e ai ciclisti di agire quale riserva tattica ed elemento di forza per il combattimento che l'esplorazione non esclude, e spesso anche ricerca. Gli altri elementi intervengono per dare maggiore consistenza e potenza alle armi tattiche ».

Sfila il Reggimento delle Guide

La dotta lezione è finita. Ed ecco, incontriamo uno dei reggimenti di cavalleria della divisione celere, che avanza: il Reggimento delle Guide, le bianche e azzurre Guide. E si sfilano davanti. Ha percorso, come del resto tutti gli altri reparti della divisione, più di 65 chilometri. Ma uomini e cavalli appaiono in perfetto stato di efficienza. Poi, sfilano due batterie a cavallo. Poi, i carri armati veloci, assai più piccoli di quelli leggeri — non oltre 1700 chilogrammi — che cingolati e corazzati, si spostano con i soli propri mezzi, rapidamente, tanto su strada che fuori di strada, potendo raggiungere, su strada, la velocità di 40 chilometri all'ora, e potendo, fuori strada, superare ostacoli ingenti, forti pendenze, attraversare terreni molli e acquitrinosi. Sono montati da due persone, e armati di una mitragliatrice. Si direbbero mastini rabbiosi, mostriciattoli feroci, che corrono via con sordo fragore, che strisciano sul terreno, che si avventano...

Alla sfilata di questi elementi della Divisione celere, che scendono verso la conca di Gubbio, assistono, con noi giornalisti, gli addetti militari stranieri e le Missioni straniere militari. Tra queste, particolarmente notevoli per autorità di persone, o per il numero degli ufficiali che le compongono, la Missione albanese, quella della Germania, quella della Svizzera, che è capeggiata dallo stesso Capo di Stato Maggiore dell'esercito svizzero, quella della Spagna, del Messico, e quella della Russia Sovietica. Gli ufficiali stranieri seguono con appassionato interesse questa nostra grande manovra. E hanno dichiarato replicatamente la loro ammirazione per l'organizzazione di essa, per i capi che la dirigono, per le truppe, per i modernissimi mezzi di guerra che vi vengono impiegati e sperimentati. La loro ammirazione si esprime con frasi veramente entusiastiche a questa sfilata di elementi della Divisione celere. Qualcuno, considerando l'aspetto degli uomini e dei cavalli, stenta a credere che essi abbiano davvero, da stamane all'alba percorso 65 chilometri. E vuole accertarsene interrogando gli ufficiali del nostro Stato Maggiore che li accompagnano, consultando la carta, e misurandovi il percorso. Altri è stupito della leggerezza, della velocità, della potenza, dell'adattabilità al terreno dei carri armati veloci. Evidentemente, si rivela loro, anche per questo riguardo, della riorganizzazione e dell'addestramento del nostro Esercito, una nuova Italia, imperata e formidabile.

Il Duce fra i fanti

Alla giornata odierna della manovra ha presenziato S. A. R. il Duca d'Aosta, venuto in volo da Trieste. La manovra è stata seguita, in ogni sua fase e nei diversi episodi, da S. E. il Capo del Governo, arrivato ieri a Perugia. Egli era accompagnato da S. E. il Ministro della Guerra generale Gazzera, dal Sottosegretario alla Guerra S. E. Manaresi, dal Segretario del Partito S. E. Starace, dal Capo di Stato Maggiore della Milizia S. E. Teruzzi.

Incontrato un gruppo di giornalisti, sulla strada da Mengara a Petroja, volle intrattenersi benignamente con loro, informandosi delle loro impressioni, compiacendosi del loro entusiasmo. Poco prima egli, salendo in automobile da Perugia per una strada dove avanzavano gli azzurri, aveva raggiunto il 22.o Fanteria in marcia. E subito, riconoscendo le mostrine della brigata, ricordò di essersi trovato con essa quando era caporale dei bersaglieri, alla fronte. E fece fermare l'automobile e discese: e si mise a camminare nei ranghi, coi fanti. E con loro, discorrendo amichevolmente con loro, si fece una bella marcetta di oltre un'ora e mezza.

Non è a ridire l'entusiasmo di tutto il reggimento, per un così inusitato e inaspettato onore. Se si fosse in quel momento chiesto ai fanti qualche cosa di supremo e di immane, uno sforzo oltre l'umano, una temerità inverosimile, non uno di loro non sarebbe stato più felice e orgoglioso di tentare l'impossibile, di sacrificarsi sull'istante. Un fremito di incontenibile entusiasmo correva le file grigio verdi degli armati, tramutava tutti in giganti e in eroi.

MARIO BASSI.

Il comunicato ufficiale

Perugia, 22 notte.

La seconda giornata di manovra ha segnato l'ulteriore sviluppo e la attuazione dei disegni dei due partiti.

Il partito rosso, proseguendo nel suo atteggiamento offensivo, si è affermato con la 18.a Divisione sulla dorsale Monte Lovesco-Castiglione-Monte Salce, mentre la Divisione celere, con lungo spostamento rapidamente eseguito, si è portata nel raggio tattico della 18.a Divisione.

Il partito azzurro, proseguendo la marcia verso nord-est, è venuto a contatto col partito rosso su tutta la fronte e si è impossessato di Monte Urbino. Sulla destra ha provveduto con acconcio schieramento a proteggere dalle offese di truppe celeri rosse l'ala esposta.

Tutti gli atti tattici hanno servito a mettere in luce l'ottima efficienza delle truppe e la perfetta fusione conseguita in breve tempo dai richiamati coi permanenti.

S. M. il Re durante la mattinata ha percorso la zona di manovra avvicinando numerosi comandi e reparti.

S. E. il Capo del Governo, accompagnato dal Ministro della Guerra, ha seguito la marcia di una colonna del partito azzurro in terreno vario. Si è portato successivamente in altri settori di manovra.

Le condizioni sanitarie delle truppe si mantengono ottime e del pari elevato si mantiene lo spirito. Domani giornata di sosta.

(Stefani).

Il Re a Urbino

Urbino, 23 notte.

Oggi, alle ore 16,30, è qui arrivato in autovettura scoperta proveniente dal campo delle manovre S. M. il Re accompagnato dal primo aiutante di campo generale marchese Asinari di Bernezzo, dal generale Marinetti e dal colonnello Raimondi. Il Sovrano si è recato subito a visitare il Palazzo Ducale dove subito convenivano ad ossequiarlo l'arcivescovo mons. Tani con il Capitolo Metropolitano e le Autorità cittadine. Appena appreso l'arrivo del Sovrano la cittadinanza ha imbandierato tutte le case. Una folla immensa ha subito gremito piazza Raffaello ed il Sovrano si è affacciato al balcone per le calorose e prolungate acclamazioni.

Il successo dei treni popolari

Roma, 22 notte.

Il successo dei treni popolari aumenta ogni domenica con un ritmo sempre crescente. Per rendersi conto esatto di ciò, basta dare uno sguardo alle cifre attestanti il movimento dei viaggiatori. Si è passati infatti dai 25 treni di domenica 5 giugno che trasportarono 28.349 viaggiatori, ai 76 treni e ai 58.160 viaggiatori di domenica 7 agosto senza porre nei confronti lo spettacoloso movimento ferroviario di domenica 14 e di lunedì 15 agosto, per i quali giorni si ebbero 92 treni con 86.326 viaggiatori. Se si escludono quindi dai totali le cifre riguardanti ieri domenica 21, si ha che nelle undici domeniche comprese fra il 5 giugno ed il 14 agosto, nel giorno di Ferragosto e nei lunedì 1.o e 8 agosto si sono avuti 640 treni con una affluenza di 509.180 viaggiatori.

C'è da aggiungere poi che ieri 21 agosto, con 81 treni e su un percorso medio di andata e ritorno di chilometri 332, furono trasportati sulle Ferrovie dello Stato 53.502 viaggiatori. Oggi lunedì sono stati poi effettuati altri cinque treni con 2354 gitanti. Si ha dunque un totale complessivo di 726 treni con 566.036 viaggiatori.

L'ardito carosello nei cieli d'Europa

L'arrivo al Campo del Littorio - L'audace pattuglia di punta - Impressioni di piloti - La disavventura di Donati - Colombo sempre primo - Il complesso computo dei tempi

Roma, 22 notte.

Ora che l'ultimo degli apparecchi rimasti in gara dopo questa dura duplice giornata di volo ha tagliato la bianca tela del controllo e sale a rimorchio della trattrice la piattaforma inclinata dell'hangar per raggiungere sotto il vasto capannone i 32 velivoli che lo hanno preceduto nel riposo, si può tentare un bilancio approssimativo della prima tappa del giro aereo d'Europa? Si può, ma ad un solo patto: che si tenga ben presente che in questa gara (dove la velocità peraltro ha una parte secondaria o almeno non esclusiva, come è giusto che sia trattandosi di una gara turistica) l'ordine di arrivo non significa nulla. I promotori della manifestazione — e ciò è stato rilevato — non si sono preoccupati, come si ne preoccuparono invece gli organizzatori del Giro aereo d'Italia, di rendere la corsa facile ed accessibile alle masse, per cui il primo arrivato potrebbe, almeno teoricamente, essere anche l'ultimo nella classifica generale, e viceversa, l'ultimo a tagliare il traguardo potrebbe anche riuscire, a conti fatti, il vincitore. Questo perchè il tempo trascorso nelle soste, purchè l'arrivo avvenga nei termini stabiliti, viene neutralizzato, e ciascuno è libero di fermarsi nei varii scali quanto gli pare e piace.

La difficoltà del computo

Di tutto questo consegue che, se anche volessimo considerare in se stessa questa prima tappa e giudicare a chi aspetti la vittoria, dovremmo conoscere, pilota per pilota, i tempi effettivi impiegati per coprire in volo l'intero percorso, depurato dal tempo impiegato nelle soste ai varii scali, compreso naturalmente quello del pernottamento. Ma ciò esige una raccolta di dati e un complesso di calcoli che non sono stati ancora compiuti, e quindi un abbozzo di classifica sulla base della velocità impiegata a coprire questa prima tappa è tuttora praticamente impossibile. Tutto ciò non significa che nulla, assolutamente nulla, si possa dire su questa prima tappa. Una cosa, intanto, è certa, ed è che l'ing. Colombo conserva inalterato il suo vantaggio iniziale, quel vantaggio che egli si è conquistato distaccando ogni altro concorrente nelle prove tecniche di Staaken. Questa sera infatti risultava che egli aveva compiuto l'intera prima tappa a una media oraria di oltre duecento chilometri (dati ufficiali); e poichè a tale media corrisponde in fatto di velocità commerciale il massimo del punteggio, e non si tiene conto, dato anche ci siano state, di velocità superiori, è chiaro che nessuno dei concorrenti del pilota italiano può avere migliorato nei suoi confronti la posizione di partenza. Contemporaneamente, pur non essendo addentro all'alchimia regolamentare, si sentivano stamane quegli spettatori che al valoroso aviatore hanno improvvisato una calidissima manifestazione di simpatia. Se Colombo riuscirà a mantenere questa media, nessuno potrà togliergli la vittoria, per sforzo che faccia e miracoli che compia; ma bisogna dire di più: ed è che Colombo vincerebbe anche nell'ipotesi che dal resto della corsa risultasse a suo favore una media oraria minore, poniamo di 150 chilometri, ed i suoi avversari più temibili riuscissero invece a mantenersi sul massimo. Il vantaggio di Staaken verrebbe a ridursi in questo caso, ma non ad annullarsi.

Nella sostanza, la lotta dei giorni venturi consisterà in un cauto sforzo dei Breda 33 a non perdere, sul terreno della velocità, di fronte agli Heinkel, più leggeri e più fini, la posizione privilegiata conquistata sul terreno delle prove pratiche, in cui rifulsero le complesse qualità dell'apparecchio turistico italiano.

Premesso questo a mo' di riepilogo, veniamo ora alla cronaca. Com'è naturale, è una cronaca eccezionalmente mattiniera. Ultimi ieri sera a lasciare l'aeroporto del Littorio, per quanto fosse chiaro che nessuna concorrente avrebbe «forzato» per compiere in un solo giorno la duplice tappa, siamo stati stamane tra i primi a riprendere il nostro posto di osservazione e di attesa; appena un nugolo di ufficiali dell'Aeronautica e un gruppo di commissari sportivi, muniti il braccio della fascia dell'Aero Club, ci hanno preceduto. Tra questi sono i cronometristi già seduti al loro posto di fatica presso il palco addobbato di verde e di bianco, lungo la striscia di tela che indica il traguardo da sorvolare. Grandi pavesi appesi mossi dalla brezza mattutina fluttuano sull'hangar e sulle tribune deserte. Una trattrice è pronta per rimorchiare gli apparecchi nell'interno dell'hangar. Densi colonne di fumo si innalzano al margine del campo per mostrare ai piloti la direzione del vento. Poi qualche curioso, delle signore in eleganti toilettes, delle automobili ferme dinanzi ai cancelli: ecco la scena. L'attesa non è breve, ma le segnalazioni ricantate ai quattro venti dalla gola potente della radio, permettono di seguire le vicende della corsa. Alle 6, alla prima apertura dei controlli, il stata una generale levata di aquile lungo tutta la retta della prima tappa. Da Vienna, Zagabria, Vicenza, varii gruppi hanno decollato volgendo la prua degli apparecchi verso Roma. E' superfluo ricordare ai lettori come lo spezzettamento dei concorrenti in gruppi sia avvenuto ieri sera. Limitandoci alle squadre italiane, ripeteremo che i due aviatori Suster e Vizzo hanno pernottato a Vienna. Francis Lombardi, De Angelis e Stoppani si sono fermati a Zagabria. Colombo, che non perde di vista i più agguerriti concorrenti tedeschi, si è invece spinto con loro fino a Vicenza, dove è sceso ieri sera dopo le 19 con i primi cinque apparecchi del Giro giunti in Italia.

L'arrivo di Colombo

Una notizia spiacevole riguarda l'asso Donati, fermo a Varsavia per un guasto all'accensione, che purtroppo non gli consentirà di proseguire.

Stamane il gruppo di avanguardia ha spiccato compatto il volo dall'aeroporto vicentino, e circa un'ora dopo ne veniva segnalato il passaggio da Rimini. Si calcola che ancora un'altra ora circa sia necessaria per coprire la distanza Rimini-Roma che è di 228 chilometri; ed ecco infatti che prima ancora delle 8 la sagoma sottile di un apparecchio staglia in distanza la volta celeste poco al di sopra delle colline tufacee di Grotta Rossa, oltre il fiume. E' Seidemann che col rapido Heinkel H. E. 64 taglia o meglio sorvola il traguardo alle 7,54 precise. Gli altri quattro del gruppo seguono a breve distanza. Ecco gli orari:

Marienfeld alle 8,3: Colombo alle 8,4: Massenbach alle 8,12: Lusser alle 8,13. I cinque piloti costituenti, come dicevamo, il gruppo di avanguardia, sono stati festeggiati. Essi hanno però ben poco da raccontare del viaggio compiuto. I quattro tedeschi mostrano una assoluta soddisfazione e dicono che avrebbero potuto giungere a Roma ieri sera stesso, se non avessero preferito valersi della possibilità offerta loro dal regolamento di sostare a Vicenza, rimandando il volo all'indomani.

— Non era il caso — spiega Seidemann — di affrontare l'incognita di un volo serale, col pericolo magari di arrivare fuori tempo, quando il regolamento ci consentiva di permettere a Vicenza.

Le speranze dei tedeschi

— Sperate che la vittoria arrida alla vostra squadra?

— Non correremmo se non accarezzassimo questa speranza. Certo, il vantaggio ottenuto dai vostri connazionali nelle prove tecniche è notevole, e a noi non resta che cercar di rifarci spingendo alla massima velocità.

Notato il curioso arrivo di Lusser, che, rullando sul campo, con la bequille dell'apparecchio si è portato addirittura via il lenzuolo del traguardo. Un commissario dell'A. C. chiede scherzosamente conto al pilota tedesco di questo comportamento e vuole sapere se egli abbia un fatto personale con la tela.

— Non con la tela in genere — dice il pilota — ma quando essa è in funzione di traguardo. La ragione è questa: nel giro aereo di Germania una volta un commissario mi sottopose a penalità sostenendo che non avevo tagliato il traguardo. Io ero sicuro di averlo sorvolato regolarmente e sopportai a malincuore la punizione. Da allora faccio in modo che non possano esserci più dubbi di sorta nè per me nè per la giuria e non taglio il traguardo, ma lo porto semplicemente via.

Lusser è assai noto in Italia anche per avere partecipato a varie competizioni italiane e si trattiene affabilmente con i nostri piloti.

Del gruppo tedesco il più silenzioso e riservato è Marienfeld, che pure dovrebbe rappresentare qui la gioventù gagliarda tedesca, perchè sono gli studenti di Darmstadt — università che ha una fiorente sezione aeronautica — che gli hanno costruito il rosso biplano con cui partecipa al Giro. L'apparecchio — l'unico biplano — che porta il nominativo di Akaflieg-Darmstadt D. 22 vicne ritenuto dai tecnici un interessante tipo sperimentale in cui sono state utilizzate le più moderne esperienze di quella scuola scientifica.

Mentre Lusser, che dice di essere venuto coi primi al solo scopo di godersi a lungo un bel bagno nelle acque albule di Tivoli, parte in automobile per realizzare questa sua refrigerante aspirazione, gli spettatori attorniano l'ing. Colombo, primo classificato nelle prove di Berlino.

— Il viaggio — egli racconta — non è stato sempre felice. A parte che da Varsavia in poi ho avuto sempre il vento sfavorevole c'è stato un incidente alla carburazione che mi ha notevolmente ritardato la marcia. A Zagabria, poi, perdetti tre quarti d'ora per le riparazioni. E' un tempo che mi verrà neutralizzato, ma intanto senza di esso avrei guadagnato primissimo fra tutti a Vicenza e forse avrei proseguito ieri sera stesso per Roma.

— Come si presenta finora la gara?

— E' difficile orientarsi, data la complessità del regolamento, fino a quando non siamo conoscenti, deprati dalle carte aeree, i tempi effettivi impiegati dai concorrenti. Ho però ragione di ritenere che se tutto andrà bene i soli apparecchi capaci di darci qualche preoccupazione siano gli Heinkel germanici per la forte velocità che possono sviluppare. Non credo però che la differenza possa essere tale da colmare il distacco che io ho stabilito nelle prove tecniche. Ad occhio e croce vi dirò che anche se nella corsa pura

Anno 66 (Conto corrente con la Posta) TORINO, Martedì 23 Agosto 1932 - Anno X

ABBONAMENTI
ITALIA E COLONIE: Anno L. 55 — Sem. 27 — Trim. 14 — (Coll'edizione del lunedì: Anno L. 65 — Sem. 31 — Trim. 16 —)
ESTERO: Anno L. 150 — Sem. 75 — Trim. 38 — (Coll'edizione del lunedì: Anno L. 175 — Sem. 89 — Trim. 46 —)
Un numero arretrato Cent. 40
Direzione e Amministr. Torino, via Davide Bertolotti.
Ogni numero Cent. 20
Telefoni de "La Stampa"
40-946 Centralini 40-947 — Direzione - Redazione - Cronaca - Segretario della Redazione
40-948 Centralino Amministrazione

LA STAMPA

Fragor non Exctar

Inserzioni e direttamente o tramite Agenzie. Pagamento anticipato. L'Amministrazione della Stampa si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare.
Rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA, S. A. Via Santa Teresa N. 1 - Palazzetto delle Chiese
Telefoni dell'Unione Pubblicità Italiana: 43-033 - 43-063

ARCHIVIO STORICO

Il Re, il Capo del Governo, il Duca d'Aosta e il Segretario del Partito alle manovre

Il Duce marcia per un'ora e mezza con i fanti del 22° reggimento

I rossi rafforzano le posizioni occupate e tentano di sboccare nella Valle del Tevere

Dal nostro inviato speciale

Perugia, 22 notte.

La situazione rispettiva delle forze contrapposte, oggi, alle ore 12, si prospettava così:

— Il partito rosso — generale di corpo d'armata Zoppi — dando ulteriore sviluppo al suo disegno di manovra, che già ieri aveva così nettamente e vigorosamente tracciato, si affermava e rafforzava sulla dorsale del massiccio montuoso, tra la conca di Gubbio e la Valle Tiberina, a Monte Lovesco, in località Castiglione, a Monte del Casale e a Monte Salce; e completava lo schieramento delle proprie fanterie e artiglierie della 18.a Divisione — generale di divisione Casilini — e portava in linea anche le artiglierie del corpo d'armata. In seguito, fatte affluire da Pergola la divisione celere — generale di divisione Ambrosio — si affacciava con questa, dallo sbocco di Fossato di Vico, sulla valle del Chiascio, e all'estremità sud-orientale della conca di Gubbio, accennando ad una minaccia sull'ala destra degli azzurri; e con reparti avanzati di bersaglieri ciclisti, occupava la cresta di Serra Brunamonte e il nodo stradale di Schifanoia, tra la conca di Gubbio e la valle del Chiascio.

— Il partito azzurro — generale di corpo d'armata Graziosi — completava il trasferimento delle sue due divisioni — 19.a — generale di divisione Maravigna — e 20.a — generale di divisione Gabba — sulla sinistra del Tevere, e allargava il movimento sulla propria destra, verso la valle del Chiascio; e completava lo schieramento delle artiglierie divisionali e di quelle di corpo d'armata, sulla sinistra del Tevere.

I rossi si avvantaggiano

Sulla linea di contatto, nella notte e nella mattinata, si sono svolti combattimenti episodici, particolarmente a monte Lovesco, a casa Torricella, in regione Castiglione, sulle pendici meridionali di Monte del Casale. Nell'insieme di questi scontri, e particolarmente in regione Castiglione, i rossi hanno avuto la prevalenza, riuscendo non solo a mantenere tutte le posizioni occupate, ma ad avvantaggiarsi parzialmente verso sud-ovest, verso la valle del Tevere.

Le artiglierie di entrambi i partiti sono entrate, di tempo in tempo, in azione: quelle dei rossi, cercando di disturbare e contrastare l'avanzata delle colonne azzurre dalla valle del Tevere verso la linea di contatto; e inversamente, quelle degli azzurri, cercando di ostacolare quanto possibile l'affluire sulla linea di contatto dei rinforzi dei rossi.

L'aviazione di entrambi i partiti ha compiuto la sua normale azione di osservazione e di caccia.

Queste, schematicamente, l'azione e la situazione odierna, quali ho potuto ricostruire correndo lungamente in automobile per le vie di avanzata degli azzurri e per quelle dei rossi, e percorrendo per qualche tratto la linea di contatto delle forze contrapposte.

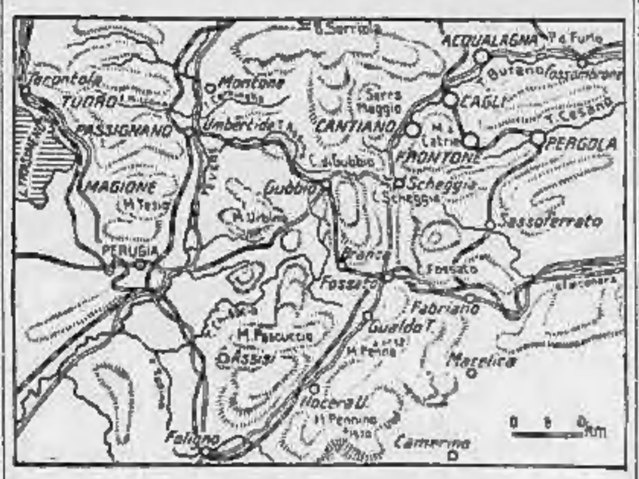
Partiti da Perugia nella prima mattina, seguendo la rotabile da Perugia a Gubbio, ossia una delle principali linee di avanzata degli azzurri, raggiungevamo due battaglioni dell'88° Fanteria (brigata Bari) che marciavano per la rotabile stessa. A guardare i fanti, si riconoscevano perfettamente quelli stessi della grande guerra, il buono, paziente, resistente, fiero fante, che vinse la grande guerra: gli stessi volti, volti nostri latini, forti e abbronzati, lo stesso passo, lo stesso passo, la stessa tenacia nel durare alla fatica, nel procedere sotto il sole, fra la polvere col greve carico sulle spalle, delle armi delle munizioni, degli attrezzi, dei viveri, il sempre ingente bagaglio del fante. Gli ufficiali marciavano tutti a piedi, coi soldati, a cominciare dal colonnello, per il buon esempio, per quella più stretta, intima solidarietà che viene dalla comunanza degli sforzi e delle fatiche. Più tardi, con i fanti, verrà nuovamente marciare, appunto come sedici e quindi anni fa, un sommo Condottiero, Condottiero dell'Italia fascista. Ma di questo dirò più oltre.

Continuiamo, la nostra comitiva di giornalisti, guidata dal capo dell'Ufficio stampa delle grandi manovre generale Pintor, continuiamo per questa rotabile da Perugia a Gubbio. E raggiungiamo il 22° Fanteria, della brigata Cremona. Incontriamo il comandante di questa 20ª Divisione — che è l'intera Divisione, che muove in questa direzione — il generale Gabba. Ed egli ci informa sull'avanzata delle sue truppe. La Divisione marcia su due colonne, una per questa rotabile, l'altra per una strada parallela, alla sinistra, donde prende contatto, ancora verso sinistra, con la 19ª Divisione, che procedere, anch'essa con varie colonne, in analoga direzione. Inoltre, il generale Gabba ha distaccato un battaglione sulla sua destra, verso Biscina, in direzione della valle del Chiascio, donde potrebbero venire le minaccie della Divisione celere dei rossi, di cui gli azzurri presumono probabile e prossima l'entrata in azione, appunto da questa banda.

In sostanza, questa 20.a Divisione, mentre avanza verso Mengara, verso Monte del Casale e Monte Salce, verso insomma la fronte, quale si è venuta determinando tra azzurri e rossi, si tiene pronta a fronteggiare gli eventuali attacchi che elementi della Divisione celere dei rossi, risalendo la valle del Chiascio, potrebbero portare sulla sua destra o estrema destra, insieme, degli azzurri.

Poco più avanti, troviamo, che avanzano, gruppi delle artiglierie divisionali. Poi, sotto monte Castelnuovo, troviamo che sta prendendo posizione il gruppo divisionale degli obici da 149.

Procediamo a Mengara tra Monte del Casale e Monte Salce. Dalle pendici boscose di Monte del Casale tempestano mitragliatrici e fucileria. Si sta svolgendo uno degli episodi combattivi, col tentativo degli azzurri di riprendere ai rossi il monte, e l'accanita difesa dei rossi. Dall'una parte e dall'altra sono impegnati reparti di fanteria e di bersaglieri. Gli avversari si riconoscono per il fatto che i rossi portano l'elmetto, e gli azzurri il copricapo usuale, il cappello i bersaglieri, e la fanteria il berrettino a forma di busta.



La zona delle operazioni.

In manovra si può dire quello che in guerra sarebbe assurdo: di scavalcare le linee dei combattenti, e passare da una parte all'altra. E questo facciamo lasciando gli azzurri, e riuscendo incolumi fra i rossi sulle pendici di Monte Salce.

L'automobile del Re

In questo momento — sono le otto — giunge dalla strada di Perugia, e sale verso le pendici di Monte Casale, l'automobile del Re. Il Sovrano, che veste l'uniforme di campagna di Maresciallo d'Italia, ed è accompagnato dal suo primo aiutante di campo gen. Aimari di Bernezzo, sosta qualche tempo a considerare come si svolga l'azione di combattimento, che continua sulle pendici meridionali e verso la cima di Monte del Casale. Quando l'azione termina, con il successo dei rossi, riusciti a respingere l'attacco degli azzurri, il Re riparte, verso un altro settore della linea. E tutto il giorno così, va seguendo la manovra, in ogni suo particolare, per tutto il campo di azione.

Scendiamo verso la piana di Gubbio; e andiamo riconoscendo, in parte, lo schieramento dell'artiglieria rossa, che fino da ieri ha preso posizione, e va effettuando tiri contro le colonne azzurre, che salgono dalla Valle Tiberina, per l'altro versante di questi monti, che si interpongono, appunto, fra la conca di Gubbio e la Valle Tiberina, e sulla cui cresta, approssimativamente, corre la linea lungo la quale fino da ieri mattina, si sono scontrate e fissate le avanguardie dei due partiti contendenti. Poco più giù, verso la conca, incontriamo, quali in movimento di avanzata e quali in sosta, i carri armati dei rossi: carri armati leggeri, cioè inferiori alle dieci tonnellate, quali il nostro esercito ha adottato, di tipo Fiat, modello 30. Questo carro Fiat si compone di uno scafo corazzato, che contiene l'organo motore e l'equipaggio, e sostiene una torretta girevole per l'armamento. L'equipaggio è composto di due persone: il pilota e il capo carro. L'armamento è costituito da una coppia di mitragliatrici SIA, oppure da un cannoncino semi-automatico da 37,40. L'organo di locomozione è costituito da un paio di rotaie a cingoli, ad anello, entro le quali si muovono le ruote, facendo svolgere le rotaie, e avanzare il carro. Ma questo organo di locomozione serve soltanto in combattimento: per i trasferimenti su strada si impiegano carrelli trainati da autocarri. Ora, le minacciose macchine ci appaiono tutte rivestite e festonate di fronde verdi sopra la torretta e ai lati trasfigurate quasi in grossi, informi cespugli. E' il mascheramento: perchè gli aerei nemici in ricognizione non riescano a riconoscerli; e li scambiano dall'alto magari proprio per cespugli se in sosta, o per carri agresti, se in marcia.

Filiamo attraverso la conca di Gubbio, passiamo Gubbio, continuiamo discendendo verso l'estremità meridionale della conca, verso Torre del Casolari e Branca. Immagini guerresche, apprestamenti e minaccie di guerra contrastano con la pace georgica di questa meravigliosa campagna, dei pingui campi, delle vigne. Ma soprattutto nelle zone boscose sotto le chiome espanse dei pini, lungo i filari dei pioppi, nella varia boscaglia, veniamo discoprendo armi e armati che si riparano tra il fogliame non solo per sottrarsi alla calura del sole meridiano ma soprattutto per non rivelarsi agli aerei in ricognizione. Apparecchi da ricognizione del partito azzurro sorvolano infatti di tempo in tempo questa zona, spiando dall'alto, dal mezzo e dal folgorante azzurro. Cercano evidentemente la divisione celere dei rossi che dovrebbe presumibilmente affacciarsi di qua proveniente da Pergola. Li inseguono i tiri dei cannoni contro-aerei, le raffiche crepitanti delle mitragliatrici.

Che cosa è una divisione celere

Anche noi, adesso, andiamo cercando la divisione celere; e anche noi, presumiamo, la troveremo da questa parte. Risaliamo, adesso, da Branca verso Fossato di Vico verso la valle del Chiascio. Intanto, un ufficiale superiore di S. M. che mi accompagna cortesemente mi illustra questa nuova formazione, della divisione celere.

— « Che cosa è una divisione celere? Una volta si diceva divisione di cavalleria, perchè tranne i pochi elementi di artiglieria e i servizi necessari a farla vivere e operare, la massa di cui essa era formata era tutta cavalleria. Oggi, invece, la cavalleria pur essendo preponderante per numero di reggimenti, rispetto a tutte le altre armi e specialità che entrano nella costituzione della divisione celere, non rappresenta più da sola, tutta la capacità operativa e tutta la potenza di fuoco di cui dispone la grande unità, nella quale infatti di fianco ai tre reggimenti di cavalleria troviamo sempre unito un reggimento di bersaglieri ciclisti, che con quelli costituisce gli elementi di base della divisione. Artiglieria, autoblinde, carri armati, fanterie autoportate, genio, completano l'insieme della grande unità, le cui possibilità aumentano e si moltiplicano in ragione della capacità del comandante a rendere armoniosa la fusione dei varii elementi e in ragione delle attitudini di questi a agire in cooperazione tra di loro ».

— Come si impiega di regola una divisione celere?

— « La divisione celere inquadrata nella azione di altre grandi unità, può trovare impiego in due fasi diverse delle operazioni e cioè nella marcia al nemico e nella battaglia ».

— Primo...

— « Ecco, primo: durante la marcia al nemico che è la risultante di tutto quel complesso di movimenti e di spostamenti con i quali le truppe si portano incontro all'avversario, la divisione celere può essere incaricata dell'esplorazione, lavoro di ricerca e di controllo delle notizie sul nemico, che al comando superiore interessano per la prossima battaglia. La divisione esegue l'esplorazione procedendo anche di tre o quattro tappe — dai 40 ai 60 chilometri — la grande unità complessa nel cui interesse agisce, con il compito di precisare la situazione del nemico, che è quanto dire, stabilire nel modo più positivo possibile il terreno sul quale il nemico ha disposto le sue unità, la forza di queste unità e la quantità relativa delle truppe che occupano le varie zone di terreno, il contegno dei reparti incontrati e riconosciuti, se in marcia o fermi, se intenti o no al lavoro di organizzazione del terreno, eccetera; oppure con il compito di prevenire il nemico su tratti di terreno importanti e atti a facilitare la successiva marcia delle grandi unità circostanti ».

L'impiego specifico

— Lei ha detto, precisare la situazione del nemico..

— « Sì: in quanto nell'esplorazione la divisione celere, orientandosi sulle grandi linee delle notizie necessariamente sommarie e generiche già raccolte dall'esplorazione aerea, accerta e completa queste notizie, sia analizzandone gli elementi, sia colmandone le lacune con la ricerca dei particolari. Perciò questo lavoro raffittisce le maglie e stringe la rete — fatta di occhi per vedere e di braccia per colpire — attorno al nemico, sul quale dovrà poi sferrarsi il colpo di maglio della grande unità complessa, che segue con movimento sempre più serrato e sempre meglio orientato e indirizzato ».

— Vedo.

— « Grande celerità e ardire, astuzia e impiego della forza, tutto armonicamente usato, improntano l'azione esplorante della divisione che opera, ripartendo e suddividendo sul terreno da destra a sinistra, dall'avanti all'indietro i suoi elementi: veri tentacoli, protesi verso il nemico, prima con mano nervosamente incerto alla ricerca di esso; poi più lenti, calmi e sicuri, via via che toccano su qualche cosa che il nemico rivela, pronti a stringersi per la presa e sempre in grado di darsi aiuto reciproco, vuoi per schiacciare, vuoi per evitare di essere singolarmente schiacciati ».

— I varii elementi che compongono la divisione celere, hanno un loro specifico impiego determinato?

— « Cavalleria e ciclisti possono trovare indifferentemente impiego come organi di esplorazione, punti estremi dei tentacoli, occhi; ma le loro stesse caratteristiche conferiscono però maggior idoneità alla cavalleria, di spostarsi innanzi per vedere e ai ciclisti di agire quale riserva tattica ed elemento di forza per il combattimento che l'esplorazione non esclude, e spesso anche ricerca. Gli altri elementi intervengono per dare maggiore consistenza e potenza alle armi tattiche ».

Sfila il Reggimento delle Guide

La dotta lezione è finita. Ed ecco, incontriamo uno dei reggimenti di cavalleria della divisione celere, che avanza: il Reggimento delle Guide, le bianche e azzurre Guide. E ci sfilano davanti. Ha percorso, come del resto tutti gli altri reparti della divisione, più di 65 chilometri. Ma uomini e cavalli appaiono in perfetto stato di efficienza. Poi, sfilano due batterie a cavallo. Poi, i carri armati veloci, assai più piccoli di quelli leggeri — non oltre 1700 chilogrammi — che cingolati e corazzati, si spostano con i soli propri mezzi, rapidamente, tanto su strada che fuori di strada, potendo raggiungere, su strada, la velocità di 40 chilometri all'ora, e potendo, fuori strada, superare ostacoli ingenti, forti pendenze, attraversare terreni molli o acquitrinosi. Sono montati da due persone, e armati di una mitragliatrice. Si direbbero mastini rabbiosi, mostriciattoli feroci, che corrono via con sordo fragore, che strisciano sul terreno, che si avventano...

Alla sfilata di questi elementi della Divisione celere, che scendono verso la conca di Gubbio, assistono, con noi giornalisti, gli addetti militari stranieri e le Missioni straniere militari. Tra queste, particolarmente notevoli per autorità di persone, o per il numero degli ufficiali che le compongono, la Missione albanese, quella della Germania, quella della Svizzera, che è capeggiata dallo stesso Capo di Stato Maggiore dell'esercito svizzero, quella della Spagna, del Messico, e quella della Russia Sovietica. Gli ufficiali stranieri seguono con appassionato interesse questa nostra grande manovra. E hanno dichiarato replicatamente la loro ammirazione per l'organizzazione di essa, per i capi che la dirigono, per le truppe, per i modernissimi mezzi di guerra che vi vengono impiegati e sperimentati. La loro ammirazione si esprime con frasi veramente entusiastiche a questa sfilata di elementi della Divisione celere. Qualcuno, considerando l'aspetto degli uomini e dei cavalli, stenta a credere che essi abbiano davvero, da stamane all'alba percorso 65 chilometri. E vuole accertarsene interrogando gli ufficiali del nostro Stato Maggiore che li accompagnano, consultando la carta, e misurandovi il percorso. Altri è stupito della leggerezza, della velocità, della potenza, dell'adattabilità al terreno dei carri armati veloci. Evidentemente, si rivela loro, anche per questo riguardo, della riorganizzazione e dell'addestramento del nostro Esercito, una nuova Italia, imponente e formidabile.

Il Duce fra i fanti

Alla giornata odierna della manovra ha presenziato S. A. R. il Duca d'Aosta, venuto in volo da Trieste. La manovra è stata seguita, in ogni sua fase e nei diversi episodi, da S. E. il Capo del Governo, arrivato ieri a Perugia. Egli era accompagnato da S. E. il Ministro della Guerra generale Gazzera, dal Sottosegretario alla Guerra S. E. Manaresi, dal Segretario del Partito S. E. Starace, dal Capo di Stato Maggiore della Milizia S. E. Teruzzi.

Incontrato un gruppo di giornalisti, sulla strada da Mengara a Petroja, volle intrattenersi benignamente con loro, informandosi delle loro impressioni, compiacendosi del loro entusiasmo. Poco prima egli, salendo in automobile da Perugia per una strada dove avanzavano gli azzurri, aveva raggiunto il 22.o Fanteria in marcia. E subito, riconoscendo le mostrine della brigata, ricordò di essersi trovato con essa quando era caporale del bersaglieri, alla fronte. E fece fermare l'automobile e discese: e si mise a camminare nei ranghi, coi fanti. E con loro, discorrendo amichevolmente con loro, si fece una bella marcetta di oltre un'ora e mezza.

Non è a ridire l'entusiasmo di tutto il reggimento, per un così inusitato e inaspettato onore. Se si fosse in quel momento chiesto ai fanti qualche cosa di supremo o di immane, uno sforzo oltre l'umano, una temerità inverosimile, non uno di loro non sarebbe stato più felice e orgoglioso di tentare l'impossibile, di sacrificarsi sull'istante. Un fremito di incontenibile entusiasmo correva le file grigio verdi degli armati, tramutava tutti in giganti e in eroi.

MARIO BASSI.

Il comunicato ufficiale

Perugia, 22 notte.

La seconda giornata di manovra ha segnato l'ulteriore sviluppo e la attuazione dei disegni dei due partiti.

Il partito rosso, proseguendo nel suo atteggiamento offensivo, è affermato con la 18.a Divisione sulla dorsale Monte Lovesco-Castiglione-Monte Salce, mentre la Divisione celere, con lungo spostamento rapidamente eseguito, si è portata nel raggio tattico della 18.a Divisione.

Il partito azzurro, proseguendo la marcia verso nord-est, è venuto a contatto col partito rosso su tutta la fronte e si è impossessato di Monte Urbino. Sulla destra ha provveduto con accorto schieramento a proteggere dalle offese di truppe celeri rosse l'ala esposta.

Tutti gli atti tattici hanno servito a mettere in luce l'ottima efficienza delle truppe e la perfetta fusione conseguita in breve tempo dai richiamati coi permanenti.

S. M. il Re durante la mattinata ha percorso la zona di manovra avvicinando numerosi comandi e reparti.

S. E. il Capo del Governo, accompagnato dal Ministro della Guerra, ha seguito la marcia di una colonna del partito azzurro in terreno vario. Si è portato successivamente in altri settori di manovra.

Le condizioni sanitarie delle truppe si mantengono ottime e del pari elevato si mantiene lo spirito. Domani giornata di sosta.

(Stefani).

Il Re a Urbino

Urbino, 22 notte.

Oggi, alle ore 16,30, è qui arrivato in autovettura scoperta proveniente dal campo delle manovre S. M. il Re accompagnato dal primo aiutante di campo generale marchese Aimari di Bernezzo, dal generale Marinetti e dal colonnello Raimondi. Il Sovrano si è recato subito a visitare il Palazzo Ducale dove subito convenivano ad ossequiarlo l'arcivescovo mons. Tani con il Capitolo Metropolitano e le Autorità cittadine. Appena appreso l'arrivo del Sovrano la cittadinanza ha imbandierato tutte le case. Una folla immensa ha subito gremito piazza Raffaello ed il Sovrano si è affacciato al balcone per le calorose e prolungate acclamazioni.

Il successo dei treni popolari

Roma, 22 sera.

Il successo dei treni popolari aumenta ogni domenica con un ritmo sempre crescente. Per rendersi conto esatto di ciò, basta dare uno sguardo alle cifre attestanti il movimento dei viaggiatori. Si è passati infatti dai 35 treni di domenica 5 giugno che trasportarono 28.349 viaggiatori, ai 76 treni e ai 58.169 viaggiatori di domenica 7 agosto senza porre nei confronti lo spettacoloso movimento ferroviario di domenica 14 e di lunedì 15 agosto, per i quali giorni si ebbero 92 treni con 86.326 viaggiatori. Se si escludono quindi dai totali le cifre riguardanti ieri domenica 21, si ha che nelle undici domeniche comprese fra il 5 giugno ed il 14 agosto, nel giorno di Ferragosto e nei lunedì 1.o e 8 agosto si sono avuti 640 treni con una affluenza di 509.180 viaggiatori.

C'è da aggiungere poi che ieri 21 agosto, con 81 treni e su un percorso medio di andata e ritorno di chilometri 332, furono trasportati sulle Ferrovie dello Stato 53.502 viaggiatori. Oggi lunedì sono stati poi effettuati altri cinque treni con 2354 gitanti. Si ha dunque un totale complessivo di 726 treni con 566.036 viaggiatori.

L'ardito carosello nei cieli d'Europa

L'arrivo al Campo del Littorio - L'audace pattuglia di punta - Impressioni di piloti e... La disavventura di Donati - Colombo sempre primo - Il complesso computo dei tempi

Roma, 22 notte.

Ora che l'ultima degli apparecchi rimasti in gara dopo questa dura duplice giornata di volo ha tagliato la bianca tela del controllo e sale a rimorchio della trattrice la piattaforma inclinata dell'hangar per raggiungere sotto il vasto capannone i 32 velivoli che la hanno preceduta nel riposo, si può tentare un bilancio approssimativo della prima tappa del giro aereo d'Europa? Si può, ma ad un solo patto: che si tenga ben presente che in questa gara (dove la velocità peraltro ha una parte secondaria e almeno non esclusiva, come è giusto che sia trattandosi di una gara turistica) l'ordine di arrivo non significa nulla. I promotori della manifestazione — e ciò è stato rilevato — non si sono preoccupati, come se ne preoccuparono invece gli organizzatori del Giro aereo d'Italia, di rendere la corsa facile ed accessibile alle masse, per cui il primo arrivato potrebbe, almeno teoricamente, essere anche l'ultimo nella classifica generale, e viceversa, l'ultimo a tagliare il traguardo potrebbe anche riuscire, a conti fatti, il vincitore. Questo perchè il tempo trascorso nelle soste, perchè l'arrivo avvenga nei termini stabiliti, viene neutralizzato, e ciascuno è libero di fermarsi nei varii scali quanto gli pare e piace.

La difficoltà del computo

Da tutto questo consegue che, se anche volessimo considerare in se stessa questa prima tappa e giudicare a chi spetti la vittoria, dovremmo conoscere, pilota per pilota, i tempi effettivi impiegati per coprire in volo l'intero percorso, depurato del tempo impiegato nelle soste ai varii scali, compreso naturalmente quello del pernottamento. Ma ciò esige una raccolta di dati o un complesso di calcoli che non sono stati ancora compiuti, e quindi un abbozzo di classifica sulla base della velocità impiegata a coprire questa prima tappa è tuttora praticamente impossibile. Tutto ciò non significa che nulla, assolutamente nulla, si possa dire su questa prima tappa. Una cosa, intanto, è certa, ed è che l'ing. Colombo conserva inalterato il suo vantaggio iniziale, quel vantaggio che egli si è conquistato distaccando ogni altro concorrente nelle prove tecniche di Staaken. Questa sera infatti risultava che egli aveva compiuto l'intera prima tappa a una media oraria di oltre duecento chilometri (dati ufficiosi); e poichè a tale media corrisponde in fatto di velocità commerciale il massimo del punteggio, o non si tiene conto, dato anche ci siano state, di velocità superiori, è chiaro che nessuno dei concorrenti del pilota italiano può avere migliorato nei suoi confronti la posizione di partenza. Confusamente, per non essersi addentro all'alchimia regolamentare, lo sentivano stamane quegli spettatori che al valoroso aviatore hanno improvvisato una calorosissima manifestazione di simpatia. Se Colombo riuscirà a mantenere questa media, nessuno potrà togliergli la vittoria, per sforzo che faccia e miracoli che compia; ma bisogna dire di più: ed è che Colombo vincerebbe anche nell'ipotesi che dal resto della corsa risultasse a suo favore una media oraria minore, poniamo di 195 chilometri, ed i suoi avversari più temibili risultassero invece a mantenersi sul massimo. Il vantaggio di Staaken verrebbe a ridursi in questo caso, ma non ad annullarsi.

Nella sostanza, la lotta dei giorni venturi consisterà in un casto sforzo dei Breda 33 a non perdere, sul terreno della velocità, di fronte agli Heinkel, più leggeri e più fini, la posizione privilegiata conquistata sul terreno delle prove pratiche, in cui risultarono la complessa qualità dell'apparecchio turistico italiano.

Promesso questa e mo' di riepilogo, veniamo ora alla cronaca. Com'è naturale, è una cronaca eccezionalmente mattiniera. Ultimi ieri sera a lasciare l'aeroporto del Littorio, per quanto fosse chiaro che nessun concorrente avrebbe «forzato» per compiere in un solo giorno la durissima tappa, siamo stati stamane tra i primi a riprendere il nostro posto di osservazione e di attesa; appena un nugolo di ufficiali dell'Aeronautica e un gruppo di commissari sportivi, muniti il braccio della fascia dell'Aero Club, ci hanno preceduto. Tra questi sono i cronometristi già seduti al loro posto di fatica presso il palco addobbato di verde e di bianco, lungo la striscia di tela che indica il traguardo da sorvolare. Grandi pavesi appena mossi dalla brezza mattutina fluttuano sull'hangar e sulle tribune deserte. Una trattrice è pronta per rimorchiare gli apparecchi nell'interno dell'hangar. Dense colonne di fumo si innalzano ai margini del campo per mostrare ai piloti la direzione del vento. Poi qualche curioso, delle signore in eleganti toilettes, delle automobili ferme dinanzi ai cancelli: ecco la scena. L'attesa non è breve, ma le segnalazioni ricantate ai quattro venti dalla gola potente della radio, permettono di seguire le vicende della corsa. Alle 6, alla prima apertura dei controlli, è stata una generale levata di aquile lungo tutta la rotta della prima tappa. Da Vienna, Zagabria, Vicenza, varii gruppi hanno decollato volgendo la prua degli apparecchi verso Roma. E' superfluo ricordare ai lettori come lo spezzettamento dei concorrenti in gruppi sia avvenuto ieri sera. Limitandoci alle squadre italiane, riferiremo che i due aviatori Buster e Vinzo hanno pernottato a Vienna. Francis Lombardi, De Angelis e Stoppani si sono fermati a Zagabria. Colombo, che non perde di vista i più aggressivi concorrenti tedeschi, si è invece spinto con loro fino a Vicenza, dove è sceso ieri sera dopo le 19 con i primi cinque apparecchi del Giro giunti in Italia.

L'arrivo di Colombo

Una notizia spiacevole riguarda Fausto Donati, fermo a Varsavia per un guasto all'accensione, che purtroppo non gli consentirà di proseguire.

Stamane il gruppo di avanguardia ha spiccato compatto il volo dall'aeroporto vicentino, e circa un'ora dopo se ne veniva segnalato il passaggio da Rimini. Si calcola che ancora un'altra ora circa sia necessaria per coprire la distanza Rimini-Roma che è di 228 chilometri; ed ecco infatti che prima ancora delle 8 la sagoma sottile di un apparecchio sfiora in distanza la volta celeste poco al di sopra delle colline tufacee di Grotta Rossa, oltre il fiume. E' Seidemann che col rosso Heinkel H. E. 38 taglia a meglio sorvola il traguardo alle 7,54 precise. Gli altri quattro del gruppo seguono a breve distanza. Ecco gli orari:

Marienfeld alle 8,3; Colombo alle 8,4; Massenbach alle 8,12; Lusser alle 8,13. I cinque piloti costituenti, come dicevamo, il gruppo di avanguardia, sono così festeggiati. Essi hanno però ben poco da raccontare del viaggio compiuto. I quattro tedeschi mostrano una assoluta soddisfazione e dicono che avrebbero potuto giungere a Roma ieri sera stesso, se non avessero preferito valersi della possibilità offerta loro dal regolamento di sostare a Vicenza, rimandando il volo all'indomani.

— Non era il caso — spiega Seidemann — di affrontare l'incognita di un volo serale, col pericolo magari di arrivare fuori tempo, quando il regolamento ci consentiva di pernottare a Vicenza.

Le speranze dei tedeschi

— Sperate che la vittoria arrida alla vostra squadra?

— Non correremmo se non avessimo questa speranza. Certo, il vantaggio ottenuto dai vostri connazionali nelle prove tecniche è notevole, e a noi non resta che cercar di riferci spingendo alla massima velocità.

Notato il curioso arrivo di Lusser, che, rullando sul campo, con la bequille dell'apparecchio si è portato addirittura via il lenzuolo del traguardo. Un commissario dell'A. C. chiede scherzosamente conto al pilota tedesco di questo comportamento e vuole sapere se egli abbia un fatto personale con la tela.

— Non con la tela in genere — dice il pilota — ma quando essa è in funzione di traguardo. La ragione è questa: nel giro aereo di Germania una volta un commissario mi sottopose a penalità sostenendo che non avevo tagliato il traguardo. Io ero sicuro di averlo sorvolato regolarmente e sopportai a malincuore la punizione. Da allora faccio in modo che non possano esserci più dubbi di sorta nè per me nè per la giuria e non taglio il traguardo, ma lo porto semplicemente via.

Lusser è assai noto in Italia anche per avere partecipato a varie competizioni italiane e si trattiene affabilmente con i nostri piloti.

Del gruppo tedesco il più silenzioso e riservato è Marienfeld, che pure dovrebbe rappresentare qui la gioventù goliardica tedesca, perchè sono gli studenti di Darmstadt — università che ha una fiorente sezione aeronautica — che gli hanno costruito il rosso biplanino con cui partecipa al Giro. L'apparecchio — l'unico Mpiano — che porta il nominativo di Akaflieg-Darmstadt D. 22 viene ritenuto dai tecnici un interessante tipo sperimentale in cui sono state utilizzate le più moderne esperienze di quella scuola scientifica.

Mentre Lusser, che dice di essere venuto coi primi al solo scopo di godersi a lungo un bel bagno nelle acque albule di Tivoli, parte in automobile per realizzare questa sua refrigerante aspirazione, gli spettatori attorniano l'ing. Colombo, primo classificato nelle prove di Berlino.

— Il viaggio — egli racconta — non è stato sempre felice. A parte che da Varsavia in poi ho avuto sempre il vento sfavorevole c'è stato un incidente alla carburazione che mi ha notevolmente ritardato la marcia. A Zagabria, poi, perdetti tre quarti d'ora per le riparazioni. E' un tempo che mi verrà neutralizzato, ma intanto senza di esso avrei guadagnato primissimo fra tutti a Vicenza e forse avrei proseguito ieri sera stesso per Roma.

— Come si presenta finora la gara?

— E' difficile orientarsi, data la complessità del regolamento, fino a quando non siano conosciuti, depurati dalle varie soste, i tempi effettivi impiegati dai concorrenti. Ho però ragione di ritenere che in tutto andrà bene i soli apparecchi capaci di darci qualche preoccupazione siano gli Heinkel germanici per la forte velocità che possono sviluppare. Non credo però che la differenza possa essere tale da colmare il distacco che io ho stabilito nelle prove tecniche. Ad occhio e croce vi dirò che anche se nella corsa pure

dessi cinque o sei punti nei confronti degli Heinkel e magari ancora qualche altro punto nella gara finale di velocità assoluta, la vittoria dovrebbe restare alle ali italiane. Basterebbe per questo poter mantenere la media di 350 Km. o poco più, e questo lo ritengo con i nostri apparecchi perfettamente possibile.

Gli altri arrivi

Dopo l'arrivo dei primi cinque aviatori si riapre una parentesi di attesa. Il secondo gruppo muoveva da Zagabria quando le avanguardie lasciavano Vicenza e da Vicenza quando quelle toccavano Roma. In attesa che giungano all'aeroporto del Littorio, divertiamoci a seguire la segnalazione dei passaggi, cerchiamo distrazione nello spettacolo del pubblico che infittisce, chiediamo alle bevande ghiacciate un efficace sollievo al caldo che si è fatto intenso. Sono le 10,26. Spunta e atterra veloce l'apparecchio di De Angelis. Gran festa sul campo. E' il secondo italiano che atterra e l'ordine di arrivo, benchè non conti nulla, proprio nulla, in questa gara, conserva per sempre agli occhi della gente un certo valore morale. Ad una corta testa è l'apparecchio di Francis Lombardi. Il popolare aviatore che taglia il traguardo alle 10,27 è non meno intensamente festeggiato. Egli dice:

— Ottimo viaggio, ottimo tempo, ottima accoglienza trovate nei vari campi; soprattutto a Praga, dove abbiamo colto manifestazioni entusiastiche, veramente imponenti. Io ho spinto al massimo la velocità, sapendo che abbiamo negli Heinkel degli avversari temibili, ma mi sembra strano che i commissari dell'A.C.I. impongano in tutti i campi un rullaggio di tre minuti che, per noi che disponiamo di apparecchi assai veloci e meno fini dei tedeschi, rappresenta un handicap non trascurabile. Nei campi stranieri non abbiamo mai dovuto sottostare ad alcuna disposizione del genere che per altro non si trova scritta in alcun articolo del regolamento. Per il resto non c'è da dire circa l'organizzazione. All'estero come in Italia è stata ottima sotto tutti i riguardi.

Dopo Francis Lombardi, gli arrivi si intensificano. Alle 10,56 giunge lo svizzero Freiz col suo Klemm cabarino d'argento; alle 10,57 Osterkampf, tedesco, pure su Klemm. A ricongiungersi si trova anche una signora tedesca, che è la vedova di un ufficiale aviatore, che trovò la morte in un episodio in cui Possa fu ferito. Registriamo ancora: Passenaldi (tedesco) ore 11,3; Stoppani (italiano) 11,27; Yunk (tedesco) 11,29; Kalla (cecoslovacco) 11,50; Klaja (cecoslovacco 11,58; Cuno (tedesco) 12,7. E poi ancora: i polacchi Bajan, Orlinski e Gielgowod; gli italiani Buster e Viasso, alle 13,18, il tedesco Hirth alle 13,22, il polacco Karpinski alle 13,25, il polacco Zwirko alle 13,28; il tedesco Stein alle 14,2, il tedesco Morzik alle 14,24, il cecoslovacco Anderle alle 14,32, il primo dei francesi Delmotte alle 14,44; alle 15,28 il francese Arnoux, alle 15,30 il francese Duroyon. Altra sosta, poi atterrano il romeno Papana alle 16,46 e il francese Detre alle 17,56.

Il francese Nicolle arriva che già è sotto sul campo su cui si incrociano le luci radenti dei riflettori. Quando agli taglia il traguardo sono esattamente le 21,45. Ormai i commissari possono chiudere i controlli, perchè gli apparecchi mancanti sono fuori gara, come annunziano le segnalazioni giunte dai vari campi.

Gli assenti

Quanti volerli risultano assenti stasera della grande casa romana delle ali? Tenendo conto anche di quelli che non sono partiti da Berlino, la selezione in questa prima tappa non è stata indifferente: di 41 apparecchi iscritti per la partenza, otto sono assenti. Manca lo Spooner, che è rimasto a Berlino; manca il francese Massot, squalificato per aver tentato di aumentare il peso dell'apparecchio con la zavorra di piombo; manca lo svizzero Straumann, che ha atterrato ad Aspern dopo avere fatto lanciare il passeggero con il paracadute. Un'assenza che particolarmente addolora noi italiani è quella di Donati il quale, perseguitato dalle disdette, non è riuscito a riparare al guasto all'accensione. Hanno infine abbandonato la gara il francese Lebas, che ha atterrato fuori campo a Ponte di Piave senza riportare danni alla persona, il tedesco Raab, che si è fermato a Rimini per un guasto al motore, il tedesco von Cramon e il cecoslovacco Marsa, che ha capottato riuscendo miracolosamente illeso in un atterraggio forzato presso Cittadella.

Saranno dunque 33 gli apparecchi che domani riprenderanno il volo diretti alla tappa della seconda, non meno ardua tappa del giro: Parigi.

ENRICO MATTEI.

Il rompicapo delle cifre

Berlino, 22 notte.

Trentun concorrenti al Giro Aereo di Europa dormono questa sera a Roma dopo l'ardua fatica di 2487 chilometri compiuta da ieri mattina alle prime ore di oggi. Dai campi d'Italia — e cioè da Vicenza, da Rimini e da Roma — ci giungono segnalate le ore di arrivo che confermano che, in fatto di velocità, gli apparecchi che sono ancora in gara hanno tenuto in gran parte una media oraria di poco superiore ai 200 Km. Anche se una macchina avesse potuto compiere 400 o magari 1000 chilometri non avrebbe guadagnato un solo punto nella graduatoria. Siamo sicuri che molti motori hanno a disposizione più giri di quanti ne abbiano dati in questa tappa, ma i piloti sono troppo esperti per gettare sul tappeto tutte le loro ricchezze. Lo farebbero solo nel caso che per un incidente dovessero poi riacquistare con una velocità maggiore il tempo perduto.

Ieri se ne erano presentati a Tempelhof 41 e oggi otto di essi sono già eliminati fra i quali figura pure il nostro Donati, perseguitato dalla sfortuna che sin dai primi giorni si è accanita contro di lui pungendolo con piccoli colpi di spilli. Questa mattina dopo Varsavia gli ha dato la pugnalata definitiva e a tradimento. Noi che lo conosciamo bene ci auguriamo figurare l'amarezza del povero pilota al quale non è mancata, contro la sorte avversa, la bravura e la lunga esperienza. Una battuta di mano al cuore del suo motore, un niente, un soffio, sono stati sufficienti a paralizzare l'ala provata e riprovata in cimenti ben più ardui di questo.

Al riguardo di Tempelhof si era formata, e forte a ragione — e questo nessuno lo può dire — miss Spooner e con lei, per altri motivi che sono severamente stigmatizzati dalla stampa tedesca, il francese Massot il quale aveva dovuto rinunciare il suo apparecchio nel capannone. Due macchine dunque non avevano preso il volo e noi, compresa la nostra, si sono ritirate durante la tappa e cioè il Praga PH di Mares, l'Heinkel di van Cramon, il Conte dello svizzero Straumann, il Katzenstein di Raab e il Farman del francese Lebas.

Fino ad ora all'ufficio stampa di Berlino non sono pervenute notizie di Nicolle e Detré. Forse a Roma si saranno già localizzati i due francesi e magari li troverete nella cronaca della prima tappa. Se pel caso anche questi due piloti non fossero giunti al traguardo, la Francia sarebbe ridotta al lumicino e cioè i suoi insuccessi nelle prove tecniche verrebbero anche confermate, anzi aumentate, nella prova pratica.

Una cosa, comunque, ha sempre, secondo me, la maggiore importanza — e sono sicuro che sarete del mio parere — e cioè che il volo ha un fascino ben superiore a qualunque altro esperimento; e parlo per la massa dei lettori e non per gli iniziati. Per la massa che segue trepidante l'avventura aerea di questa gara irta di difficoltà imponenti. Si ha però un bell'essere tecnici fino alla punta dei capelli, si ha un bell'avere in pugno centinaia di cifre da gettare sulla carta come un ghiotto vecchione per quelli che se ne intendono, ma il volo è sempre volo.

Per carità, gridano gli esperti, non date importanza al volo turistico. Ormai non c'è più nulla di misterioso, non c'è più nulla di emozionante in questa galoppata attraverso le nubi e sulle ali del vento. Mettete soltanto in evidenza, voi giornalisti, le qualità delle macchine e dei motori, che sono quelli che contano. Grazie tante. Siamo perfettamente d'accordo. Un carro a quattro ruote non potrà mai salire per le strade del cielo, ma una cosa, dicono, dipende dall'altra: tecnica e volo sono legati a filo doppio. Guardate Colombo, guardate Francis Lombardi, guardate Lusser, Zwirko, Karpinski, Stoppani, Buster, Viazzo e poi me ne direte qualche cosa.

Come avevo previsto, appena finito il nervosismo prodotto dalla prova tecnica, è cominciato quello non meno intenso procurato dalle incognite del volo e l'avremo fino a sabato e dovremo contare ora per ora i 7500 chilometri e dovremo restare con l'orecchio attaccato al microfono dei telefoni, agli alto-parlanti, alla radio e dovremo tremare per ogni atterraggio e per ogni decollo. E come se tutto ciò non bastasse, dovremo anche aprire gli occhi per scrutare il cielo e ricevere sul cuore ogni colpo di vento e ogni scroscio di acqua.

A Tempelhof regnava l'afflusso della folla che vuol sapere, che cerca di indovinare, che calcola le probabilità di vittoria di ogni competitore sulla base di cifre scritte sulla lavagna. Queste cifre ve le raccomando. Sono mutevoli, capricciose, irreguline come il pensiero di una donna. Si lasciano scrutare per un attimo, poi, senza se fossero offese da tanta attenzione, spariscono per ricomparire con molti zeri in più o in meno. Ho provato ad annotarle sul mio taccuino, ma dopo un'ora ho dovuto rinunziare a tale fatica. Esse dovrebbero dare quasi di minuto in minuto l'esatta posizione dei singoli piloti, ma invece dànno un bel nulla. Il pilota vola, trafora le nubi, si libra sui venti, scavalca le montagne, discende sulle pianure e pronto a fermarle o a colpirlo con una cifra!

L'Ufficio stampa è una sala tutta bianca, come un fosso di gesso e silenziosa. Il rombo dei motori lontani non arriva fra le pareti di questo tempio della matematica dove non si riesce neppure a seguire il volo di una mosca.

Eccomi alle otto di stasera seduto al banco dei giornalisti. Il campo di Tempelhof si è illuminato. Occhi rossi, verdi, gialli punteggiano la terra e il cielo. Sembra che essi scrutino il lungo cammino che devono percorrere gli arditi piloti che partecipano a questa gara. Anche oggi, come dal primo giorno, la nostra bandiera è sempre al posto d'onore.

ERNESTO QUADRONE.

Voli transatlantici

Oggi tre altri apparecchi partono per l'Europa

New York, 22 notte.

Si annunciano per domani nuovi grandi voli transatlantici. Gli aviatori William Ulbrich, Miss Edna Newcomer e il dott. Pisculli, hanno l'intenzione di partire per un volo senza scalo da New York a Roma, tutti e tre su monoplano denominato American Nurse. L'aviatrice signorina Newcomer ha l'intenzione di discendere in paracadute per la prima volta nella sua vita al di sopra di Firenze.

Da un'altra parte l'aviatore norvegese Solberg, accompagnato da Peterson, prenderà pure il volo e spera di compiere in una sola tappa di trentasei ore il tragitto fino ad Oslo.

Infine l'aviatore Hutchinson con i membri della sua famiglia, in un aeroplano battezzato Flyng Family prenderà il volo diretto a Edinburgo nella Scozia.

I danni d'una tromba marina

presso Harburg in Germania

Berlino, 22 notte.

Da Amburgo si ha che presso Harburg una tromba d'aria ha provocato gravi incidenti: per una estensione di 100 chilometri alberi sono stati sradicati e molte case scoperchiate: così a Marnadorf, a Sinsdorf, a Langenbeck, a Meckelfeld, a Maschen. E' rovinato tutto a Hilfeld dove 40 case sono state scoperchiate e talune anche distrutte.

L'Automobile Club di Torino

al Raduno automobilistico Lariano

Lecco, 22 notte.

In occasione della III Mostra Agricola Industriale dei prodotti locali, che sarà inaugurata a Lecco domenica prossima, l'Automobile Club di Como indice ed organizza, con la collaborazione del Comune di Lecco e del Comitato Esecutivo della Mostra il I Raduno Automobilistico Lariano.

A detto Raduno potranno partecipare tutti gli automobilisti italiani, soci e non soci del R.A.C.I., i quali dovranno giungere a Lecco per le ore 11 del giorno 28 agosto. Il criterio di classifica sarà quello della provenienza da località più lontana.

Le iscrizioni sono già aperte e si chiuderanno il giorno 25 corr. La tassa d'iscrizione è stata fissata in L. 10 per i soci del R.A.C.I. e in L. 20 per i non soci.

L'invito di partecipare alla manifestazione, lanciato dal sodalizio comasco, ha raccolto immediatamente numerosi consensi ed adesioni, cosicchè, la mattina dell'ultima domenica di agosto, la città manzoniana vedrà affluire alle sue ridenti sponde automobili provenienti da tutta Italia.

L'adesione più significativa, giunta finora, è stata quella dell'A. C. di Torino che preannuncia una numerosa carovana di automobilisti piemontesi. Molti automobilisti, specialmente lombardi, hanno fatto presente all'A. C. Lariano la coincidenza con la giornata delle Steivia. Gli organizzatori fanno osservare che gli automobilisti concorrenti potranno, nella stessa giornata, partecipare a tutte e due le manifestazioni.

Il Duca d'Aosta a Rimini

Rimini, 22 notte.

Oggi, all'aeroporto di Miramare, è giunto in volo, proveniente da Gorizia e diretto a Lorio, S. A. R. il Duca d'Aosta.

Le Autorità presenti per l'arrivo del Giro aereo si sono recate a rendere omaggio all'augusto ospite, che era accompagnato dal colonnello Velardi e dal tenente Guelfi. S. A. R. è ripartito in automobile per Rimini, salutato da vivi applausi del pubblico presente.

LA NAZIONE IN CIFRE

Demografia ed economia
alla fine del mese di luglio

Roma, 22 notte.

Il supplemento ordinario della «Gazzetta Ufficiale» N. 194 del 22 agosto 1932 pubblica le seguenti note riassuntive del «Bollettino mensile di statistica» dell'Istituto centrale di statistica.

La popolazione

Il numero dei matrimoni contratti nel mese di luglio (13.228) è inferiore a quello dei matrimoni contratti nel precedente mese di giugno (16.533) e a quello dei matrimoni contratti nel luglio 1931 (13.875) e del luglio 1930 (13.428). Il numero dei matrimoni celebrati nei primi sette mesi del corrente anno (139.257) è inferiore di 12.007 a quello dello stesso periodo del 1931 (151.554) e di 27.921 a quello dello stesso periodo del 1930 (167.178). Ragguagliato alla popolazione, il numero dei matrimoni nei primi sette mesi rappresenta nel 1932 il 3,3, nel 1931 il 3,7, nel 1930 il 4,1 per mille abitanti.

Il numero dei nati vivi nel mese di luglio scorso (78.193) è superiore a quello del precedente mese di giugno (73.892) ed inferiore a quello del luglio 1931 (79.641) e del luglio 1930 (85.102). Complessivamente, durante i primi sette mesi del corrente anno, il numero dei nati vivi è stato di 581.400, inferiore così di 34.266 a quello dello stesso periodo del 1931 (615.666) e di 88.376 a quello dello stesso periodo del 1930 (649.776). Ragguagliato alla popolazione, il numero dei nativi vivi nel periodo dei primi sette mesi rappresenta nel 1932 il 14,0, nel 1931 il 14,9, e nel 1930 il 15,9 per mille abitanti.

Nel luglio 1932, il numero dei morti (47,589) è stato superiore a quello del precedente mese di giugno (43.688) ma inferiore a quello del luglio 1931 (56.701) e del luglio 1930 (56.093). Durante i primi sette mesi del 1932 si sono avuti in complesso 382,225 morti mentre nello stesso periodo del 1931 se ne ebbero 346,846 e nei primi sette mesi del 1930 341,465. Ragguagliato alla popolazione, il numero dei morti nei primi sette mesi rappresenta nel 1932 l'8,97, nel 1931 l'8,9, e nel 1930 l'8,4 per mille abitanti. L'eccedenza dei nati sui morti risulta pertanto di 219.175 nei primi sette mesi del 1932, di 268.820 nello stesso periodo del 1931, e di 308.200 nello stesso periodo del 1930, con un incremento naturale della popolazione inferiore di 29.645 in confronto a quello verificatosi nello stesso periodo del 1931 e di 89.115 in confronto a quello verificatosi nello stesso periodo del 1930. Ragguagliata alla popolazione, l'eccedenza dei nati sui morti nei primi sette mesi rappresenta nel 1932 il 5,3, nel 1931 il 6,0, e nel 1930 il 7,5 per mille abitanti.

Il numero degli operai occupati nell'ultima settimana di giugno 1932, secondo le rilevazioni effettuate dal Ministero delle Corporazioni in 6501 stabilimenti, risulta di 637.326, con una diminuzione di 9492 rispetto alla cifra degli operai occupati negli stessi stabilimenti durante l'ultima settimana di maggio 1932 (646.817). Tale diminuzione è da attribuirsi prevalentemente a quella verificatasi nel numero degli operai occupati negli stabilimenti relativi alla trattura della seta (6509), all'industria cotoniera (2030) e alla tessitura della seta (763). Un lieve aumento nell'occupazione operaia si nota nell'industria laniera (537). Nelle altre industrie si sono verificate oscillazioni di minore importanza.

Secondo le rilevazioni della Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, il numero dei disoccupati al 31 luglio 1932 risultava di 931.291, mentre alla fine del precedente mese di giugno risultava di 905.097. Il numero dei disoccupati alla fine del luglio 1931 era di 437.531.

Produzione

La produzione dei laminati nel mese di giugno 1932, secondo le rilevazioni del Ministero delle Corporazioni, è risultata di tonnellate 111.941 in confronto a tonnellate 99.561 prodotte nel precedente mese di maggio e a tonnellate 112.740 prodotte nel giugno 1931. L'aumento della produzione dei laminati nel giugno 1932, in confronto al mese immediatamente precedente, è stato di tonn. 12.380, mentre fra giugno e maggio 1931 si verificò una diminuzione di tonnellate 15.394. In complesso, furono prodotte 590.608 tonnellate di laminati nei primi sei mesi del 1932 e 676.386 tonnellate nello stesso periodo del 1931.

La produzione della ghisa, secondo le rilevazioni dell'Associazione nazionale fascista degli industriali metallurgici, nel luglio 1932 è risultata di tonn. 37.195 in confronto a tonn. 34.566 prodotte nel precedente mese di giugno e a tonn. 43.508 prodotte nel luglio 1931. La produzione dell'acciaio, secondo le rilevazioni della stessa associazione, nel luglio 1932 è stata di tonn. 119.509 in confronto a tonnellate 125.246 prodotte nel precedente mese di giugno e a tonn. 124.504 prodotte nel luglio 1931.

Nel luglio 1932, in confronto al mese immediatamente precedente, si nota un aumento di 2629 tonnellate di ghisa ed una diminuzione di 5731 tonnellate di acciaio mentre fra luglio e giugno 1931 si era avuta una diminuzione di tonn. 917 nella produzione della ghisa e di tonn. 4980 nella produzione dell'acciaio. In complesso, durante i primi sette mesi del 1932, sono state prodotte tonn. 269.881 di ghisa e tonn. 774.687 di acciaio mentre nello stesso periodo 1931 furono prodotte 300.043 tonn. di ghisa e 876.568 di acciaio.

Secondo le rilevazioni della suddetta Associazione, risulta che nei primi sette mesi del 1932 sono state prodotte tonn. 11.850 di leghe di ferro; 16.123 di piombo, 8512 di zinco, 7055 di alluminio, 390 di rame, 666 di mercurio e 170 d'antimonio, in confronto a tonn. 20.272 di leghe di ferro, 14.171 di piombo, 10.040 di zinco, 5030 di alluminio, 693 di rame, 733 di mercurio e 165 di antimonio prodotte nello stesso periodo del 1931.

Secondo le rilevazioni effettuate dal Ministero delle Corporazioni, risulta che nei primi sei mesi del 1932 sono stati prodotti 14.236.055 quintali di cemento macinato nei 138 cementifici esistenti, 3.077.656 quintali di ipersolfati negli 87 stabilimenti esistenti, 17.246.226 chilogrammi di seta artificiale nei 27 stabilimenti esistenti, 1.249.034 kg. di seta naturale nei 776 stabilimenti esistenti, 728.758 quintali di solfato di rame nei 15 stabilimenti esistenti, e 1.631.522 quintali di carta e cartone nelle 250 cartiere che alla data della rilevazione occupavano più di 15 operai; mentre nello stesso periodo del 1931 e negli stessi stabilimenti furono prodotti 14.721.301 quintali di cemento macinato, 4.421.500 quintali di ipersolfati, 16.465.290 kg. di seta artificiale, 2.603.882 kg. di seta naturale, 558.579 q.li di solfato di rame e q.li 1.028.949 di carta e cartone.

La produzione della benzina è stata, nello scorso mese di luglio 1932, di 14.438 tonn., segnando un aumento di tonn. 1040 rispetto alla produzione del precedente mese di giugno (tonnellate 13.387) mentre era stata di tonn. 12.304 nel luglio 1931. Fra luglio e giugno 1931, si era avuto un aumento di 1514 tonn. In complesso, nei primi sette mesi del 1932, sono state prodotte tonn. 84.733 di benzina, mentre nel corrispondente periodo del 1931 la produzione era stata di tonn. 74.556.

L'energia elettrica prodotta nel mese di giugno 1932, secondo le rilevazioni dell'Unione nazionale fascista delle industrie elettriche che comprende circa il 94 per cento della produzione totale del Regno, è stata di 839.750.000 Kw., segnando un aumento di 6.359 mila Kw. in confronto alla produzione del precedente mese di maggio 1932 (Kw. 833.211.000), mentre era stata di 846.920.000 Kw. nel giugno 1931 segnando un aumento di 16.608.000 Kw. in confronto alla produzione del precedente mese di maggio (Kw. 847 milioni 417 mila). Complessivamente nei primi sei mesi del 1932, la produzione dell'energia elettrica è stata di Kw. 4.708.322.000, superiore così di Kw. 40.738.000 alla produzione dello stesso periodo del 1931 (4.727.386.000 Kw.).

Traffico ed esportazioni

Le merci trasportate per conto dei privati sulle Ferrovie dello Stato, ivi compresa quelle caricate nei porti, escluse le rilevazioni della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, risultano di tonn. 3.077.918 nel luglio 1932, mentre risultarono di tonn. 2.889.391 nel precedente mese di giugno e di tonn. 4.038.425 nel luglio 1931. In complesso, durante i primi sette mesi del 1932, risultarono caricate per conto di privati tonn. 20.964.819 di merci in confronto a tonn. 25.170.072 caricate nello stesso periodo del 1931.

Il numero complessivo dei viaggiatori nelle Ferrovie dello Stato durante il mese di luglio 1932 è stato di 7.181.725 mentre risulta di 6.245.240 nel precedente mese di giugno e di 8.824.043 nel luglio 1931. L'aumento che si nota nel numero dei viaggiatori del mese di luglio 1932 rispetto al mese immediatamente precedente è dovuto in parte ai viaggiatori sui treni popolari che si calcola siano stati di 443.680. E' però da tener presente che anche nel mese di giugno 1932 si ebbero 307.182 viaggiatori sui treni popolari che risultano compresi nella cifra di 6.245.240 suindicata.

Nel mese di luglio scorso, furono caricate complessivamente nei porti del Regno, secondo rilevazioni della Direzione generale della Marina mercantile, 2.499.016 tonn. di merci, in confronto a tonn. 2.537.251 nel precedente mese di giugno e a tonn. 2.914.471 nel luglio 1931. Il naviglio mercantile italiano ha partecipato al trasporto di dette merci con 1.890.033 tonn. (67,03 per cento) nel luglio 1932, con tonnellate 1.875.713 (68,04 per cento) nel giugno 1932, e con 1.915.748 tonn. (65,75 per cento) nel luglio 1931.

Secondo le prime segnalazioni statistiche delle Dogane, risulta che il valore delle merci importate nel mese di luglio scorso è stato di 542 milioni di lire, in confronto a 791 milioni di lire nel luglio 1931, e quello delle merci esportate è stato di 453 milioni di lire, in confronto a 660 milioni di lire nel luglio 1931.

In complesso durante i primi sette mesi del 1932, il valore delle importazioni è stato di 5.299 milioni di lire a quello delle esportazioni è stato di 3.923 milioni di lire con una eccedenza passiva di 1.376 milioni di lire mentre nello stesso periodo del 1931 il valore delle importazioni era stato di 7.421 milioni di lire a quello delle esportazioni di 5.758 milioni di lire con una eccedenza passiva di 1.663 milioni di lire. E' però da tener presente che, mentre nei primi sei mesi del 1931 si importarono merci in conto riparazioni il cui ammontare non era compreso nel valore sopra indicato, nessuna importazione a tal titolo è stata effettuata nei primi sette mesi del 1932.

L'indice generale dei prezzi all'ingrosso in Italia, calcolato in base 1913-100 dal Consiglio provinciale dell'economia corporativa di Milano, è passato da 304.22 nel mese di giugno a 299,93 nel luglio 1932. Nella terza settimana di agosto il numero indice era di 300,10.

L'indice nazionale del costo della vita con base giugno 1926-100 risulta diminuito, nel mese di luglio 1932, di punti 1,07 in confronto a quello del mese precedente, essendo passato da 75,87 a 76,50. L'indice del capitolo alimentazione risulta pure diminuito, nel periodo suindicato, di punti 1,79, essendo passato da 75,96 a 74,17.

Nel mese di luglio 1932, il numero dei fallimenti ordinari dichiarati è stato di 1.153, di cui 26 relativi a società anonime, contro 1.153 del precedente mese di giugno e 1231 nel luglio 1931. Il numero dei piccoli fallimenti iniziati direttamente dalle Preture nel mese di luglio 1932, è stato di 667 mentre era stato di 685 nel precedente mese di giugno e di 555 nel luglio 1931.

Il numero dei protesti cambiari elevati nel luglio 1932 è stato di 100.230, mentre era stato di 100.342 nel precedente mese di giugno e di 112.633 nel luglio 1931.

Come sono stati scoperti due nuclei di contrabbandieri

Novara, 22 notte.

Una brillante operazione di controcontrabbando è stata portata a termine dal nucleo di Polizia Tributaria di Novara, che ne ha fatto oggi denuncia alla competente autorità giudiziaria.

I carabinieri Putzo e Favia, della Stazione di Premosello, fermavano sul ponte Masone, sulla strada che da Domodossola conduce a Premosello, una automobile pilotata da certo Angelo Macchi, ragioniere occupato presso una ditta di Borgomanero, e sulla quale si trovavano altre tre persone: Giovanni Macchi, Ada Magistrini, moglie di quest'ultimo e Luigina Sacchi; nell'interno della vettura poi, i militi rinvenivano otto sacchi di caffè di contrabbando, del peso complessivo di 270 chilogrammi circa. Essi procedevano allora all'arresto dei viaggiatori ed al sequestro della macchina e della merce.

Venuto a conoscenza del fatto, il colonnello cav. Chiarilullo, comandante della Legione R. Guardia di Finanza di Torino, incaricava delle indagini e dei successivi accertamenti il comandante del nucleo della Polizia Tributaria di Novara, tenente Antonio De Maria. Questi, coadiuvato dai marescialli Visconti, Giusta e Zuccarini, organizzò prontamente un abile servizio di investigazione e di accertamento, tendente alla identificazione dei complici del contrabbando ed alla scoperta di eventuali frodi da essi compiute. Il tenente De Maria, che già da tempo seguiva con vigile attenzione la sospetta attività di alcune persone di Domodossola e di Borgomanero, procedeva al fermo di certo Giovanni Godio, di Cossaca; e, successivamente, di Francesco Filippinetti, di Masera. Entrambi, abilmente interrogati, hanno confessato di avere preso parte, con il concorso di altre persone di Masera, in seguito identificate, al contrabbando di caffè, accertato dai carabinieri.

Raggiunto questo primo risultato, il tenente De Maria andava a visitare la ditta di Borgomanero, che gestisce un negozio di coloniali, e la seguiva una verifica accurata dei libri contabili e della corrispondenza commerciale; nel corso della quale verifica sono emersi elementi assai gravi a carico della ditta, che questa è risultata pienamente responsabile dell'illecito e dell'attuato traffico, da tempo iniziato dai Giovanni Macchi con il Godio. Il tenente De Maria ha potuto così stabilire che la Ditta, che corre sotto la voce Fasola e Tinivella, aveva introdotto e venduto nel suo negozio, circa 35 quintali di caffè di contrabbando.

Dalla verifica sono emersi inoltre degli indizi di complicità a carico di certi Giuseppe Griggi, commerciante in bestiame di Domodossola. Anche quest'ultimo è stato termato; sottoposto ad interrogatorio, ha finito con l'ammettere la propria partecipazione all'attività contrabbandiera della Ditta Fasola e Tinivella. Il Griggi, possessore di un camioncino, eseguiva inoltre ad Godio il trasporto del caffè di contrabbando da Masera a Margiora, nella casa del rag. Macchi, di dove poi veniva di questi fatto proseguire per Borgomanero, al negozio della Ditta.

I documenti sequestrati in casa del Griggi hanno confermato tale circostanza. Tutta una vasta e perfetta organizzazione di contrabbandieri è stata così smascherata dal tenente De Maria, il quale ha accertato la responsabilità di ben 19 individui componenti due associazioni di contrabbandieri collegate fra di loro attraverso il Godio Giovanni.

Il dazio frodato ammonta a circa 70 mila lire; le multe comminate dalla legge, di cui complessivamente tutti i responsabili debbono rispondere, vanno dal minimo di un milione e 500 mila lire ad un massimo di 7 milioni e mezzo, oltre alle pene corporali che la legge stabilisce contro le associazioni di contrabbandieri.

Rapisce la ragazza amata della quale non ha ottenuto la mano

Napoli, 22 notte.

L'appaltatore Ferdinando Tucci, di 27 anni, da Casoria, nello scorso mese chiedeva, senza ottenerle, la mano della signorina Liliana Buffardi, figliola di un facoltoso possidente di Giugliano.

Il Tucci, che aveva fatto la proposta perchè allettato dalla cospicua posizione finanziaria della famiglia Buffardi, decideva di fare sua in ogni modo la ragazza, tanche contro l'opposizione dei genitori di lei; e infatti, mentre la signorina con la madre faceva ritorno dalla chiesa, all'altezza delle Colonne di Giugliano, veniva affrontata da quattro individui, tra cui si trovava il Tucci, e da una donna, che, minacciando le due signore di morte con le armi in pugno, afferravano la ragazza e la costringevano su un'automobile, che attendeva nelle vicinanze.

Più tardi i carabinieri, informati del movimentato rapimento, hanno iniziato le indagini che hanno condotto all'arresto dei complici del rapitore, mentre quest'ultimo viene attivamente ricercato. Della ragazza non si ha, finora, alcuna notizia.

I carabinieri hanno fermato anche i genitori del Tucci, nella speranza di poter ottenere da essi ragguagli precisi sul nascondiglio del figlio.

Vecchia signora inglese uccisa dall'alcool

Napoli, 22 notte.

E' entrato quest'oggi in porto il piroscafo «Gianicolo» con passeggeri e merci imbarcati nel Levante.

Il Comandante della nave si è affrettato a denunciare al Comando della Capitaneria il decesso avvenuto durante la traversata, della signora Sara Lax, di 64 anni. La Lax, suddita inglese, imbarcatasi a Limassol, attrasse durante la traversata, l'attenzione e la curiosità dei numerosi passeggeri, per la considerevole dose di vini e di liquori da lei consumata. A Malta la signora acquistò una bottiglia di cognac il cui contenuto ingurgitò in meno di un'ora; un cameriere, recatosi poco dopo a bussare alla cabina della vecchia signora, non avendo ricevuto risposta ne informò il Comandante; l'uscio venne forzato e si potè così constatare che la signora era morta.

Il Console inglese ha provveduto ad informare le Autorità di Manchester, città nativa della Lax.

Balilla salvato da due camerati

Adria, 22 notte.

In Comune di Taglio di Porto Viro, ieri, alcuni Balilla erano scesi nelle acque del Po per prendere un bagno. Improvvisamente l'undicenne Tullio Tiengo è scomparso sott'acqua e sarebbe miseramente affogato se i due piccoli camerati Antonio Lionello, di 10 anni e Ferruccio Bonandini, di 11, coadiuvati dal nastro azzurro Rino Libanora e dal giovane Alerano Pregnolato Ballan, non l'avessero, dopo sforzi sovrumani, tratto alla riva ridonandolo, sano e salvo, ai genitori e meritandosi il plauso di tutti i presenti.

Vita finanziaria commerciale e agricola

Borsa di Torino

TORINO, 22. — La riapertura della Borsa, dopo il lungo periodo di ferie, è avvenuta in modo più che lusinghiero. Fin dall'inizio i prezzi di quasi tutti i valori sono stati superiori all'ultima chiusura e nel seguito della riunione il buon orientamento si è gradatamente accentuato raggiungendo i corsi massimi alla compilazione del listino. Il rialzo avvenuto nelle Borse estere non è certo estraneo al contegno del nostro mercato che presentava quindi una situazione tecnica favorevole con leggera propensione d'impegni al rialzo. I titoli che maggiormente ne hanno avvantaggiato sono nell'ordine Rinascente, Meridionali, Terni, Fiat, Vicenza, Montecatini e Sip; pesanti per contro i valori statali, mentre assai migliori i cambi.

TITOLI	Contr.	Mass.	Min.	Chius.
Rendita 3,50%	—	72 60	—	72 60
Id. cons.	—	72 45	—	72 45
Consolid. 5%	—	80 70	—	80 40
Id. cons.	—	80 40	80 35	80 30
Torino 6% e.	—	—	—	100 —
S. Paolo 6% c.	—	—	—	491 50
Ferr. 3% e.	—	—	—	276 —
R. T. N. 5% s.	—	—	—	100 —
Id. 1934	—	—	—	99 80
Id. 1940 e.	—	—	—	99 —
Id. 1941 e.	—	—	—	99 80
R. Italia e.	35	1410	—	1410 —
Banco Comm.	160	1040	—	1040 —
Credito Ital.	—	—	—	673 —
B. Roma	—	—	—	108 —
Consorzio M.	—	—	—	600 —
Mediterranee	—	—	—	390 —
Meridionali	—	—	—	630 —
Ofrò Lanza	—	—	—	174 —
M. A. I.	—	—	—	82 —
Sabaudia	—	—	—	85 —
Combiti	—	—	—	24 —
Ilalgas	200	13 —	—	13 —
Stiars	—	—	—	75 —
R. A. L.	—	—	—	75 —
Sip	1100	40 80	39 50	40 80
Terni	335	143 —	138 50	143 —
F. E.	—	—	—	56 50
Gaviglione	—	—	—	545 —
Nebiolo	—	—	—	94 —
Mancenille	—	—	—	144 —
Tedeschi	80	36 50	—	36 50
Fiat	6000	140 50	134 50	140 50
G. I. E.	—	—	—	115 —
Schiapparelli	—	—	—	11 —
M. Lanza	—	—	—	83 —
Montepani	—	—	—	145 —
M. Ambros	—	—	—	53 —
Montecatini	700	98 —	94 —	97 7/8
Ollomont	—	—	—	169 —
Acqua Pot.	—	—	—	312 —
Elettr.	—	—	—	32 —
Valli Lanzo	—	—	—	19 50
Vicenza	1400	134 50	130 50	134 50
Beni	—	—	—	197 —
Carniere it.	—	—	—	148 50
Cart. Burgo	—	—	—	238 —
Fornaci it.	—	—	—	238 —
Pirelliana	—	—	—	13 —
CAMBI:				
Parigi	—	—	—	76 85
Svizzera	—	—	—	380 —
Londra	—	—	—	97 10
New York	—	—	—	19 50

BORSA DI MILANO, 22.

Rend. 3,50% 72.70; Consolid. 5 % 80.40; Banca It. 1430; Banca Comm. 1040; Banco di Roma 105; Credito It. 670; Credito Mobil. 600; Consorzio M. F. 410; Elettr. Ris. 7.75; Mediterranee 392; Meridionali 535; Veneta Costruz. Ferr. 110; Cosulich 32; Rubattino 147; Lib. Triest. 32; Cot. Cantoni 1250; Olcese 171; Furter 40; V. Olona 71; V. Seriana 40; V. Ticino 70; Stampati 482; Credito Com. 253; Ediz. Cart. Nas. 116; Rosa, Varzi 350; Rodondi 145; Toni 28.50; Coton. Merid. 14; Us. Manif. 270; Lan. Gavardo 655; Rossi 1900; Tessetti 46; Cascami 276; Bernascani 26.50; Snia 124.75; Pacchetti 52; Ansaldo 18; Ilva 90; Siallurgica It. 128; Ansaldo 20; Montecatini 97; Dalmine 98; Breda 17; Bianchi 28; Isotta 11; Fiat 140; Viani Silv. 7; Reggiane 36; Adriatica, Elettr. 128; Brioschi 125; Cielt 133; Dinamo 139; Brasciana 147; Valsavaro 130.50; Alta It. 72; Emiliana 194; Trezza Adda 230; Adriatico 62; Sesa 59; Edison 439.50; Id. Fontegrade 225; Sip 44.50; Tirso 180; Lig. Toscana 171; Vizzola

Villon

Di tutte le paradossali avventure toccate a François Villon, quest'ultima in data è la sola che nessuna chiaroveggente zingara avrebbe potuto leggergli nelle linee della mano. E' la sola, stranamente dissonante con lo spirito della sua arte e del suo stile, ahimè, ispirati a pur troppo coerente unità con lo stile della sua vita.

Che di lui abbia cantato e scritto Clemente Marot all'umanissimo suo patrono, Francesco I, è assai comprensibile cosa. Con le corti dei sovrani innamorati di lettere, anche da vivo, Villon il bandito sempre ebbe dimestichezza. Tra gli scolari di Sorbona e la teppaglia di Parigi, questo cavaliere dell'avventura, a tutto parato e mai di nulla sorpreso, frequentò a guisa di parentesi anche l'ornatissima corte di Carlo d'Orléans, uno dei padri dell'ornata e aulica poesia francese, e dolce troviere di idilliaci cantari. Più naturale ancora, che Villon sia stato in prosa e in versi molto ricordato da Verlaine, sullo scorcio del secolo XIX.

Villon — Verlaine — pare assonanza o allitterazione voluta da misterioso destino, che consenta fantastici sogni di rivivescenza e metempsicosi. Il *pauvre Lélian*, come Paul Verlaine compiangeva in anagramma se stesso, è Villon ritornato dalla fine del '400 alla fine dell'800, con un nuovo bando di respiro e di sofferenza, e lo stesso antico tormento divino e d'inquietudine, la stessa sete di ebbrezze torbide, la stessa orgogliosa follia d'uomo e saggia umiltà di cristiano e d'artista per farsi perdonare i trascorsi di quella.

L'antico ha scritto la *Ballata degli impiccati*, il moderno quella dei prigionieri; l'uno e l'altro frequentarono le cime e i bassifondi della società, con lo stesso abito di noncuranza formale e di attenzione profonda; ebbero familiari il carcere, il bordello e l'ospedale alla pari dei palazzi, Galeotti e principi non furono ai loro sguardo che anime in pena e in ascesa. Verlaine ha scritto i *Poeti maledetti* pensando a Villon come a se stesso; si accomuna in commoventi ritmi al maggiore fratello, egli come lui nato sotto maligna congiunzione di stelle, sotto il segno fatale di Saturno. Entrambi, dagli amori si risollevano a cercare l'amore; dopo essersi avvilita nei trivii, con più disperato ardore la loro musa spazia in cerca di Dio, e nel pietoso grembo della Madonna rifugiano la sete di purezza ideale dalla cui realtà li allontana il temperamento inquieto, e che tuttavia è il prezzo del loro riscatto come poeti. Una sublime malinconia è nelle loro preghiere alla Vergine, e possono sinceramente invocarla perchè, pur di fronte alle femmine meno degne di aureola mai non ne dimenticarono la umanità. La pietà è il ponte, gittato dalla loro arte a scavalcare ogni bruttura e miseria, per addurle alla bellezza, al perdono e a Dio.

***

Da e per Villon qualunque cosa e qualsiasi avventura era dunque lecito attendere, fuo. chè quest'ultimo non avventuroso ma fortunato e borghese successo della sua biografia, scritta da Antonino Foschini. (*L'avventura di Villon*, edizioni Atlante, Milano, 1932).

Un gruppo di bennati uomini, in estiva combutta di felicità, fra mare, cielo e nitore di belle abbronzate giovinezze, l'ha incoronato con il «Premio Viareggio», di sonante moneta e di non meno sonante salsedine, letizia ed equilibrio mediterraneo per un poeta che morì probabilmente sulla forca (benchè il Foschini lo neghi, e non sappiamo su quale autorità) e visse certamente in miseria, come il Foschini stesso narra, tra furti, gozzoviglie e ribalderie, questo uro postumo è argutamente ironico.

Non c'è da meravigliarsene: Casanova, di cui tutto può dirsi, ma non che fosse pedante, è il tema preferito di tutti gli eruditi pedanti, bizantineggianti su quisquilie di obliati polverosi archivi. E quale singolare effetto, il vedere gravi signori, che forse mai conobbero il capriccio, ritrovare sulle ingiallite carte del settecento il «vero nome», il «vero luogo» e la «vera data di nascita» e simili delle leggere frivole capricciose appassionate fantasime le quali passano con ali di sogno e di poesia per le pagine del Dongiovanni veneziano! E' comico e tragico, come lo scheletro di una farfalla appuntato con un greve chiodo. Sarà quello lo scheletro, ma la farfalla era quell'altra che aliava freschissima al sole sui fiori.

Non che il Foschini, però, appartenga a questa categoria di aridi e seccanti disseccatori. Al contrario, il suo spirito è fin troppo abilmente assimilatore e mimetico. Nel libro precedente a questo, che credo sia il primo scritto del giovane autore, l'*Aretino*, si è sforzato di scrivere la biografia (o piuttosto l'apologia?) di lui, nello stile del biografato. Poichè è più facile imitare o assimilare le caratteristiche esteriori di un autore che le sue qualità interiori, e poichè ogni ritratto troppo fortemente accentuato per sua indole tende alla caricatura, anche il Foschini ha rifatto il verso all'Aretino prima, e poi a Villon, con tanto entusiastica buona volontà da cadere nell'involontaria satira qua e là nel *pastiche*; nella camuffatura posticcia dei loro eccessi. Tra l'Aretino e lui si vede che vi è una simpatia, o come oggi si dice, un'aderenza di temperamento stilistico abbastanza spiccata. Credo che il Foschini sia abruzzese, certo nella sua scrittura si sente il meridionale innamorato della quantità, più che della qualità, del parlare toscano. Non vi è fiore di lingua a cui egli abbia il coraggio e lo spirito di sacrificio di rinunciare. Ogni cosa è detta, ridetta, ampliata con virtuosità di trilli, variazioni e riboboli. Della magrezza toscana, di quella scarna e poderosa sostanzialità di cui certi pochi toscani sono così gran maestri, non è traccia nel Foschini, come del resto non è traccia, siamo giusti, nel suo prototipo, Pietro di Arezzo. Egli lo loda, lo scusa, lo giustifica e lo esalta di continuo, con una magnificenza che pare si il manto di lui nel fastoso ritratto del Tiziano, ma sa anche un po' di Guerrazzi, e dei primi quaderni scolastici che sulla scorta del Guerrazzi Gabriele d'Annunzio scriveva al Cicognini di Prato. Anche il Foschini è abruzzese; possa il ricordo essere altissimo augurio.

Ma se l'abbondanza e la verbosità delle *Carte parlanti* e dei *Ragionamenti* autorizzano in certo modo, a rigore, il Foschini a infilare quattro o cinque pagine di narrazione, la cui essenza potrebbe ridursi a pochi periodi, lo spirito scarno di Villon, amaro e povero, tutto tormento e scavo, pretende che lo si porti, per intenderlo, su ben altro piano. Il Foschini mostra per palesi segni di averlo intuito, e il suo *Villon* è certo una promozione del suo *Aretino*. Ma questo spirito francese è così sottile, così attico, così agile, che si lascia spesso indietro il biografo e traduttore, o per dir meglio gli lascia tra mano la sola spoglia materiale di sè, come per un ultimo motteggio di quello schernidore. Il linguaggio tra di arcaismo e di gergo in cui il Foschini si attenta a riprodurre l'indefinibile fascino del poeta, scientificamente, a rigor di logica, dovrebbe essere il mezzo esatto di traduzione. Disgraziatamente, la scienza, la logica e magari anche la storia e la filologia, sono cose e termini inadeguati, quando si tratta di poesia e di fascino. L'analisi della formula chimica del profumo di una violetta dà il succedaneo sintetico di quell'odore; l'essenza del profumo di viola è altra cosa.

Alcunchè del profumo di quell'anima inimitabile è però trasmigrato e conservato con genuina felicità nelle pagine del giovane biografo italiano, al quale comunque bisogna essere grati per non essersi sgomentato dell'alto assunto, e per averci dato in lingua nostra la prima ricostruzione completa, piena di simpatia e di un serio sforzo di comprensione di questa tragedia, piena di enigma e di *pathos*. Il Petrarca nella canzone alla Vergine canta parallelamente, sia pure sotto forma di pentimento (quanto desiderare ancora in quel l'accusarsi!) l'amor profano e il divino amore. Ma Villon si sdoppia interamente. La sua lirica non è soggettiva e personale, e ciò lo differenzia infinitamente da Verlaine. Piuttosto in questo si avvicina ai due sommi, Dante e Shakespeare, accoglie nel mondo lirico l'obbiettività appassionata del dramma, sa uscire da se stesso per creare con la sua lirica una successione di liriche drammatiche. Come Shakespeare si proietta fuori di se stesso la lirica di Ofelia e quella di Jago, e Macbeth e Cordelia, in lui sono tutti diversamente e ugualmente giustificati, così, su scala di tanto minore, Villon a volta a volta è *la belle Heaulmière*, e con essa perdutamente piange i vezzi distrutti dagli anni avvelenati; ed è il bordelliere che tripudia nell'orgia; e poi diviene la vecchierella pia, che invoca remissione e misericordia dalla Vergine:

«Femme je suis pauvrette et ancienne, nè mai seppi di lettera o libro. O imperatrice e regina, degnati di concedermi la beatitudine in Paradiso!».

L'irremissibile precipitare della giovinezza verso la vecchiaia e della vita verso la morte e della memoria verso l'oblio è il continuo singhiozzo e come il motivo fondamentale del suo canto e del suo dolore. Tutta la beltà tramonta, «ma dove sono, oh, dove sono le nevi del passato anno?».

MARGHERITA G. SARFATTI.

Il paradiso dei reumatici
e la fortuna del dott. Miracolo

Londra, 22 notte.

Nella persona del dott. William Locke anche il Canadà possiede il suo Dottor Miracolo, meta, da qualche tempo, di un vero pellegrinaggio. Sono migliaia di pazienti che visitano giornalmente il dott. Locke a Williamsburg, presso Ottawa.

La Compagnia degli autobus di questa città ha persino messi in circolazione numerosi omnibus col cartello indicatore: «Williamsburg e dott. Locke».

Il dott. Locke non è un ciarlatano è in possesso del suo diploma di medico. Si è specializzato nella cura del reuma, seguendo un suo metodo speciale, da molti condannato. Egli afferma di poter guarire il male mediante una pressione esercitata su un dato nervo, nella pianta del piede.

A migliaia i pazienti attendono nel giardino del dott. Locke.

Nel debito ordine, egli li fa sedere l'uno dopo l'altro in una sedia a dondolo, preme loro il piede, riscuote il suo dollaro per visita (un po' meno di 20 lire) e passa al un altro paziente.

I malati giurano sul conto del dott. Locke, cui si attribuiscono successi stupefacenti.

Gli alberghi di Williamsburgh sono sempre affollati d'infermi, e il dott. Locke, che dà vita a tutta Williamsburgh, ne è una specie di padreterno, ha vietato agli alberghi di far pagare un pernottamento più d'un dollaro. L'ordine è rispettato, giacchè si sa che egli, altrimenti, farebbe costruire alberghi per conto proprio: certo ha già guadagnato il capitale occorrente.

L'appetito d'un assassino
e le doglianze di un oste

Budapest, 22 notte.

Il tappezziere Fischl chè, dietro mandato, uccise in treno a colpi di rivoltella un commerciante in vini, nell'intento di fare riscuotere alla famiglia l'assicurazione sulla vita, in carcere è ingrassato di sedici chili. Questo cospicuo aumento di peso è dovuto alla circostanza che l'avvocato gli aveva fatto ottenere il permesso di ricevere i pasti da una buona trattoria. Il trattore però ha atteso invano il pagamento dello scotto, sicchè adesso cita in Tribunale l'avvocato dell'assassino, sostenendo che l'ordine di mandare i pasti in carcere gli fu dato dal legale.

Caccia piccola

E se ci dicessero che la Terra ha smesso di girare, che noi non ce ne siamo accorti, e che tutto continua a procedere come prima, noi vi crederemmo; che l'acqua del mare è diventata vino di Capri e gli scogli tanti panettoni, noi vi crederemmo; che il signor Herriot è divenuto magro, che G. B. Shaw non farà parlare più di sè, che Greta Garbo s'è fatta una donna semplice, noi vi crederemmo; a tutto siamo disposti a credere, perchè siamo gente di buona fede, allevata nel rispetto della parola scritta, e delle «dichiarazioni formali», come dicon quelli che hanno un ricco patrimonio di frasi fatte. Ma ad una certa notizia apparsa ieri in un giornale francese, no, proprio non possiamo. Vorremmo, oh, sì, vorremmo, perchè la credulità è una grande fornitrice di pace, e non ci teniamo a mettere in subbuglio il nostro spirito, ma, ora, è veramente superiore alle nostre forze.

Tutto può essere. Lo sappiamo. E sappiamo anche che non v'è che la verità che talvolta riesca a sembrare inverosimile. Ma che cos'è la verità? No, siamo seri, e non tocchiamo questo tasto. Soltanto, diciamo noi, certi giornali dovrebbero avere un po' più di rispetto per i loro lettori.

Ecco il fattaccio: di ritorno da una partita di caccia l'esploratore Alois Kirchschner se ne andava, a bordo di una piroga di pelle, verso il suo accampamento di Addis Abeba, quando, al momento di sbarcare, impacciato dal bottino che recava seco, lasciò la corda fissata alla riva del fiume, e perduto l'equilibrio, cadde in acqua, e non lo si vide più emergere nè vivo nè morto. Disgrazie; disgrazie che capitano in Africa ai cacciatori. Gli amici piansero, come vuole l'uso, e poi ripresero a cacciare. E fin qui tutto è in regola. Ma avvenne che un giorno il signor Constant, amico del cacciatore morto, sempre cacciando (che cos'è la passione per la caccia!) uccise un coccodrillo, e sventratolo gli trovò nello stomaco — indovinate che cosa! — la cartucciera del disgraziato cacciatore così miseramente perito.

Ma va là!

Ma dice davvero? La cartucciera? E il rimanente! Tutto digerito! Anche gli stivali con le grosse fibbie, e il casco, e il coltello da caccia, e le chiavi di casa, e i talleri che aveva in tasca, e le cartoline illustrate che doveva spedire! Tutto? Ma guarda un po'! Chi sa poi perchè quel coccodrillo ha conservato la cartucciera! Forse per difendersi in caso di attacco. Ma non è stato furbo a farsi pescare con la refurtiva nello stomaco.

Queste storie una volta si raccontavano dai chirurghi: si faceva una laparatomia, e si trovava nell'interno del paziente il portasigarette d'argento che il precedente operatore vi aveva lasciato cascar dentro. Fanezie. Ma vanirecle a servire a proposito dei coccodrilli è un po' troppo. Fra tanti, il signor Constant ammazza proprio quello che aveva nella pancia i resti di un vecchio banchetto. Dicono che il coccodrillo, dopo essersi pappato l'uomo, si mette a piangere. Ma dopo la sparizione del povero cacciatore non s'udirono i tradizionali lai, si furono avvistati coccodrilli nei paraggi. E allora! Ci sembra perciò che anche quel giornale francese vada a caccia: a caccia di grulli. Con la complicità del signor Constant, naturalmente.

ch.

Il Festival internazionale del Cinema a Venezia

Cinquanta chilometri di pellicola

(Dal nostro inviato)

Venezia, 22 notte.

In sedici giorni trentanove films, oltre cinquanta chilometri di pellicola. Sette disputeranno l'ultima gara, sei americani e uno francese; già s'avvistano le banderuole dell'ultimo rettilineo, s'intravvede lo striscione del traguardo. I vari «uffici stampa» smobilitano, fra pranzi di chiusura, tè d'arrivederci e saluti affettuosi e definitivi a quello che dovrebbe partire due ore dopo e alla sera si verrà invece incontro con un caro sorriso: non ha potuto resistere alla tentazione di star fino all'ultimo. Nella cabina di proiezione gli operatori lustrano a furia di gomito un simbolico vetrino, di quelli che nel buon tempo antico facevano apparire sullo schermo, alla fine dello spettacolo, un cubitale «Arrivederci e grazie»; e intanto il conte Volpi di Misurata, radunando i rappresentanti della cinematografia europea e i critici qui convenuti ci ha sin d'ora annunciato che nell'agosto del 1934, in un apposito padiglione-teatro, si terrà la seconda Biennale del cinema. Ma dei più intimi significati di questa mostra cinematografica internazionale, e della sua importanza, e del suo avvenire, diremo con calma più tardi, in un ultimo articolo.

«Grand Hôtel»

Per vedere il «super-colosso», duemila persone si pigiavano là dove non poteva stare un migliaio. Questa folla di sparati e di spalle ignuda s'accalcava in una sala da platea domenicale. Parecchi s'erano accontentati d'affacciarsi ai terrazzini prospicienti la terrazza, trasformandoli in un ristretto piccionaia corrente lungo il salone da pranzo: sedie e sgabelli s'erano incastrati in ogni angolo, in ogni corsia; c'erano da vedere, nello stesso film, la Garbo, la Crawford, i due Barrymore, Lewis Stone, Wallace Beery, Jean Hersholt: dell'Olimpo di Hollywood il più autorevole stato maggiore.

Il film dura due ore e cinque minuti, è costato parecchi e parecchi milioni; e molto s'è sussurrato sulle proteste della Garbo che non voleva al suo fianco «comprimari» di quel calibro, e sulla maestria della casa editrice che invece glieli aveva imposti per indurla a firmare il nuovo contratto, e su tante altre cose che non sempre hanno soltanto un effetto pubblicitario. Il «colosso», il film degli astri, è finalmente apparso; sullo sfondo delle prime didascalie, modestamente simbolico, si vede infatti lentamente rotoare un cielo trapunto di stelle fulgenti. Ma il gigante ha i piedi d'argilla. Tratto dal mediocre e troppo celebre romanzo di Vicki Baum, quel modesto artigiano che è Edmound Goulding non poteva offrirci che un mosaico di sezze spezzettate e parallele; dal romanzo-centone è uscito un film-centone, convenzionale d'inquadrature e di sequenze, lento, massiccio; e con una velatura di quella vernice banala e opaca che rende già vecchie le cose anche nuovissime. In un dialogato che mai si tace (vi risorge persino il monologo) l'obbiettivo fedelmente si pone dinanzi alle labbra che parlano e se ne distacca soltanto quando abbiano detto l'ultima battuta, per poi passare ad altre labbra, ad altre ancora; e vien fatto di chiedersi se era il caso di profondere le energie di questi ottimi attori con risultati tanto modesti. Questo, più che un film, è il catalogo illustrato degli attori della Metro-Goldwyn; è un pranzo di chiusura, è la solita lapide per il primo venticiquennio d'una ditta; e gli applausi poco convinti, energicamente contrastati, andarono soprattutto agli interpreti, come accade per le commedie non fortunate. Greta Garbo ha saputo disegnare con grande intelligenza una figura di danzatrice tutta isterici scatti e calcolati melodrammatici atteggiamenti; Joan Crawford ha superato un'altra tappa del suo lento e pertinace cammino; magnifici i due Barrymore, quantunque Lionel un po' gigioneggi (ma il merito dev'essere di Goulding); e Wallace Beery ha saputo foggiarsi una maschera d'industriale come nemmeno Vicki Baum, scrivendo «Grand Hôtel», aveva osato intravvedere.

La voce della Garbo

«Finalmente la sentiremo parlare» si dicevano compiaciuti e quasi commossi i garbisti e le garbiste ad oltranza. I più scrupolosi ricordavano un grido sopravissuto nell'edizione italiana di «Anna Christie», tutta una frase sopravissuta in quella di «Romanzo», brevi messaggi a loro giunti dal regno silenzioso delle didascalie e delle sabbre; e fin dai primi concenti, a luci ancora accese, zittivano e zittivano imponendo silenzio come se già avessero udito le prime note della Nona sinfonia.

Una voce arida e opaca, cupa e profonda, che sa vibrare in una gamma assai limitata ma ricca di sfumature. Triste e accorata, si compiace talvolta d'ascoltarsi, tenta allora agilità di virtuosa, in subitanei trapassi, in cadenze un po' cantanti; e lo schermo e gli altoparlanti gareggiano allora a chi garbeggia di più, finquando non giunga il trillo d'un riso garrulo e fresco che d'un tratto s'effonde in una nota giovanile, ribelle e sloura. Le risate e le risatine della Garbo, forse gli istanti migliori della sua recitazione: tutto un capitolo, per il breviario dei suoi troppi ammiratori.

Prima s'era rivelata una nuova attrice, Helen Hayes, con una voce e uno stile che stranamente ricordano quelli di Emma Gramatica: *Madalon Claudet* vale soprattutto per la bellissima interpretazione di questa nuova arrivata mentre *Interlude*, lento e prolisso, affronta sullo schermo un tentativo di monologo interiore. Ma, tranne qualche istante felice, non s'è trovato di meglio che sostituire grammofono a grammofono, labbra chiuse a labbra aperte: prima di dire quel che tutti udranno la voce del personaggio, a labbra chiuse, ci fa udire dall'altoparlante il suo segreto pensiero; e questa bella novità è pedantemente applicata a tutti gli interpreti, senza remissione e senza parsimonie. Qualche ingenuo ha potuto, in principio, estasiarsene; quando lo stesso tentativo, ma con ben altra efficacia, l'avevamo già conosciuto altre volte: basti ricordare, per tutti, il bel frammento di *City Streets*, quando la povera Mina, in carcere, gli occhi sbarrati nella notte, si mette sussurrare, ripetute dal ricordo, le ultime frasi pronunciate dall'amante alla grata del parlatorio.

Lubitsch e Vidor

Per molti Ernst Lubitsch è soprattutto il Franz Lehar del cinema; ma questa volta non ci ha offerto un altro principe ereditario o un altro scorridente tenentino: un dramma, invece, con tutti gli andamenti e gli sviluppi tradizionali del dramma. Qualcuno se ne potrà meravigliare; ma è proprio con drammi, e per di più drammi storici, che il Lubitsch esordì dapprima in Europa e poi in America. *L'uomo che uccise* è un bel film, solido, sapiente, armonioso; e narra, tratto dai tre atti di Maurizio Rostand, il rimorso che attanaglia un giovane per il solo nemico da lui colpito in guerra e da lui veduto morire dopo averne raccolto con le ultime parole l'ultimo desiderio. Non appena finita la guerra sentirà il bisogno di recarsi dai genitori del morto: scene angosciose, sospese in un palpitare di sofferenze diverse; ma l'eterno e benefico fluire della vita assopirà ogni lutto e la giovinezza, ancora una volta, avrà per sè ogni diritto. Lionel Barrymore, Louise Carter, Phillips Holmes e Nancy Carrol sono stupendamente guidati, l'impronta del Lubitsch si rivela in ogni dettaglio con rara misura: ed è soprattutto un'impronta di sealtrità e raffinata abilità, con qualche istante d'autentica commozione.

Portatelì viri è un buon documentario di caccia, non più truccato di tanti altri; cacce un po' diverse dalle solite, perchè qui i varii «esemplari» devono essere catturati vivi e in perfetta salute, da servire ai mercati dei parchi zoologici e dei circhi. Prezzo forte, un accanito combattimento tra un serpente boa e una tigre.

Il campione è l'ultima opera di King Vidor: un buon film anche questo, accurato, semplice, umano, vicenda ben congegnata per offrirci la prima compiessa interpretazione del nuovo fanciullo prodigio, Jackie Cooper. Magnifico attore. Di sette, otto anni, non di più, con quelle labbra sottili sottili assai distanti dalla patatina del naso, due occhietti vividi e arguti, un gran ciuffo di capelli d'un biondo canapa, effusca il ricordo degli anni migliori di Jackie Coogan soprattutto con una recitazione sorprendente di naturalezza e abilissima di scorci, con una mano che sa compiere qualunque acrobazia dal riso al pianto e dal pianto al riso, con tutto un frenare partecipe dell'emile personcina: e sempre di un'umanità sofferta e consapevole, quale si potrebbe desiderare in qualche celebre attore, adulto soltanto di anni nei confronti di questo monello.

Clair

S'attendeva René Clair a una svolta difficile, con *A nous la liberté*. Per ora, invece, il miglior direttore cinematografico che abbia la Francia, segna il passo, riprende variazioni già note, accarezza formule che già gli hanno giovato; se l'ambizione delle intenzioni aumenta, non s'è ancora foggiato i nuovi mezzi espressivi. L'artista che ha saputo resuscitare il *vaudeville* di Labiche di un'atmosfera che risenta degli influssi di un Lafargue e di un Cocteau, ha voluto tentare una vasta satira sociale narrandoci tra l'altro le improvvise fortune e i rapidi tramonti di un evaso dal carcere: il tema era ampio, l'ironia poteva diventare sarcasmo, la satira farsi sanguinosa; siamo sempre, invece, nel più scanzonato *vaudeville* alla Clair. Nè si creda che le intenzioni dell'autore fossero di restarsene nel seminato; troppe allusioni, e, soprattutto, qualche scena quasi potente, ci lasciano intravvedere l'ambizioso disegno. Invece si canta e si canticchia, ci si insegue nel ritmo di queste semplicette e deliziose musichette, ci si raggiunge, si torna da capo: con ogni tanto la trovata raffinatissima e scaltrita, l'imprevedibile, e con ogni tanto un vecchio *gag* risfoderato per l'occasione. Il film è tuttavia assai piacevole, arguto, stringato, sempre intelligente nella sua gracilità sbarazzina; ormai, un film di René Clair, non può deludere; e anzichè proporre al Festival certi polpettoni i rappresentanti della cinematografia francese avrebbero meglio fatto solo il loro compito dedicando tutta una serata al Clair: facendone proiettare soprattutto alcuni dei primi films (*Entr'acte, Paris qui dort, Un chapeau de paille d'Italie*), pochissimo noti fuori di Francia.

Si chiude

Così con le risate che seguirono quasi ogni scena di *A nous la liberté*, e con qualche furtiva lacrima suscitata dal piccolo Jackie Cooper, s'è chiuso il primo Festival internazionale di cinematografia. L'Italia vi ha partecipato con sei films (compresi i corti metraggi), gli Stati Uniti con quindici, la Germania con quattro, la Francia con sei, la Russia con due, l'Inghilterra con tre, la Cecoslovacchia con uno, la Polonia con uno, l'Olanda con uno. Due capolavori (Ekk «Verso la vita», Sagan-Froelich «Fanciulle in uniforme»), un soddisfacente gruppo di buone e di ottime opere, un altro non spregiato di films trascurabili che alla prossima Biennale siamo certi di ritrovare. Il bilancio si chiude in attivo, con un vivo successo e un innegabile significato. L'ampia terrazza non più sorreggerà di sera in sera lo schermo sullo sfondo dei pioppi e lungo il rifrangersi della risacca, uno schermo che talvolta pareva sospeso sul cielo stellato: le luci che filtravano dalle chiuse teorie delle finestre del grande albergo non più ricorderanno il ponte di un transatlantico che lento navigasse sui rulli e sui becchegqi degli altoparlanti: lo schermo s'ammaina; e tutta una folla non più ne distoglierà in un attimo lo sguardo per l'improvvisa scia di fuoco d'una stella cadente, e le falene non dovranno più sfarfallare, ubriache di luce, col naso di Joan Crawford, sulle spalle di Wallace Beery. Il «teatro in incatola» tornerà a Santa Lucia in un lento convoglio di sandali e di motoscafi; e le esili bobine, che per parecchie sere hanno avvinto una piccola folla dinanzi al mare che s'accompagna alla laguna, torneranno ad allinearsi negli scaffali di un magazzino prima di ripartire per altri paesi ad avvincere altre folle sotto altri cieli.

MARIO GROMO.

Una piccola nemica dell'uomo
combattuta con gli aeroplani

New York, 22 notte.

Nella lotta contro gl'insetti nocivi e specialmente contro il flagello delle zanzare, il velivolo ha già, da tempo, una funzione cospicua.

Negli Stati Uniti, si sono usati con grande successo velivoli per spargere polvere d'arsenico sopra distese d'acqua, per distruggere le larve di zanzara. In tal modo si colpiscono tuttavia soltanto gli insetti che si trovano alla superficie. Ora talune larve si avviluppano sul fondo degli stagni. A gettare dall'alto abbastanza arsenico per distruggere anche queste larve, tutta l'acqua sarebbe così intensamente arsenicata, da rappresentare un pericolo per il bestiame.

Si ricorre quindi al sistema di gettare dall'alto sulle acque stagnanti un po' di petrolio, che forma un sottile strato superficiale. L'Istituto Agricolo Sperimentale dello Stato di New Jersey ha allestito con buon successo un velivolo munito di due serbatoi capaci ciascuno di 200 litri, dai quali il petrolio defluisce per un tubo posteriore che mette capo a un incrocio di tubi sforacchiati, che gira su se stesso durante il volo, agendo come un annaffiatore da giardino.

L'apparecchio spruzza così il petrolio in minute goccioline. Il sistema vale, si intende, soltanto quando non ci sia vento, il quale porterebbe il petrolio polverizzato lontano dalla meta voluta, ala, con tempo favorevole, il sistema è efficacissimo e rapidissimo. Uno stagno di una distesa di otto lustri fu cospato in 40 minuti d'uno straterello di petrolio, con una spesa assai minore che se si fosse sparso il petrolio dalle rive o da imbarcazioni.

L'acqua che riscalda

Vienna, 22 notte.

Un chimico viennese, il dott. Paolo Tschelnitz, ha inventato una miscela che permette di produrre calore con l'anullo dell'acqua. Questa miscela fornisce per cento ore una temperatura regolabile fino a 200° Celsius e può in seguito essere rigenerata.

L'invenzione si presta per riscaldare cabine di aeroplani e velicoli d'ogni genere, per riscaldare manopole e manubri di biciclette, per servire a turisti e viaggiatori come termoforo, e via via. I giornali dicono che il prof. Piccard aveva chiesto all'inventore, per usarli nel suo ultimo volo, alcuni pacchi della miscela, ma, purtroppo, li ha ricevuti in ritardo.

ERMA BIFRONTE

La tunisina dai tacchi d'argento

MARSIGLIA, agosto.

«I dockers di questa città — ha scritto Albert Londres — sono la legione straniera sociale». I dockers della Joliette, uomini che al vecchio e al nuovo molo si esibiscono negli esercizi fisici più elementari e più faticosi — chi porta sulle spalle un quintale di cotone, chi un barile di acciughe, chi un sacco di grano — da dove vengono? Sono uomini che hanno una storia poco gaia, e stanno qui come in un soleggiato luogo di espiazione, a guadagnar pane duro con i muscoli tatuati e con il sudore accumulato della loro piccola fronte cagionevole. Non chiedere a un docker il suo passato se non vuoi che divenga triste o ti attacchi un bottone di un'ora, allo zinc dell'osteria. I dockers sono dei passionali inguaribili, e basta che tu faccia il nome di una donna perchè ti rispondano che il loro più grande amore si chiamava con lo stesso nome.

— Carolina è una spergiura, è una vipera — mi dice uno di essi, portoghese di Costa da Sol. — Quando ritorno in Portogallo? Mai più: non voglio espormi alla vendetta di una donna. Carolina, signore, è una spergiura, è una vipera.

— Carolina — gli dico di rincalzo — ha avuto il torto di non amarti abbastanza; e voi ha preferito l'altro; come si chiama quel mascalzone che ve la ha tolta?

Come se avesse da fare con un indovino, il docker, sorpreso, mi guarda e risponde:

— Sarito, anima nera di Carcavellos.

— Lo so, bravo uomo — continuo io, — proprio Sarito il traditore: ha scritto agli amici suoi marsigliesi che è felice, e assicura che Carolina gli è fedele.

— Fedele? quella spergiura? quella vipera?

Il docker, che i ricordi dell'amore portoghese rendono irascibile, mi afferra una spalla.

— Carolina — sentenzia — finirà male.

— Perchè?

— On ne badine pas avec l'amour — mi risponde il docker.

— Intanto voi la amate ancora.

— Puah — lui risponde, levandosi il vino dai baffi, — dimenticata: vita nuova, donna nuova e diteglielo pure, se tornerete alla Costa da Sol, che avete visto Manuelito con un'altra.

Sono davvero pentito di avere intervistato un docker. Non mi lascia più. I suoi compagni son tornati al lavoro, e lui mi vuol presentare il suo tesoro di donna. Dove siamo?

Non mi oriento più.

Quando il mare non fa più capolino fra un palazzo e una piazza ci fermiamo.

Come tutto qui mi ricorda la Pinaccoca.

* * *

Il docker ritornerà a casa stasera. Chiamo un taxi.

— Portatemi a piazza Gelu.

Non resisto alla tentazione di rivedere l'amica del portoghese, la «tunisina dai tacchi d'argento». Mi sembra di non aver mai visto una donna del popolo tanto bella; o è stata una prima rapida impressione? Anche certe popolane dei bassifondi di grandi città, a vederle passando in carrozza ti sembrano di una bellezza rara, ma poi quando ti avvicini e le osservi ne ti piacciono più tanto. Spesso la voce, sgradevole, i gesti, volgari, una sagoma, guasta dalla vita grama, ti danno la delusione. Rivediamola l'amica del docker portoghese; o sarebbe meglio cambiar via e dire al conducente che mi porti al Prado, fra gli eleganti? Perchè senza più vederla il ricordo di lei sarebbe il sorriso della più autentica Marsiglia che porterei nel cuore.

Ma che importa se non la troverò bella come mi è sembrata sotto un alone di ombra di vicolo?

Lascio la vettura e, sperando di passare inosservato, raggiungo in scaletta buia. Ecco il rumore dei suoi tacchi che si dicono d'argento massiccio; la tunisina viene alla porta.

— Chi è?

— Ho dimenticato — rispondo non senza una lieve alterazione della voce, — il mio cappello; potete aprirmi?

Ma la donna schiude appena un finestrino.

— Il vostro cappello? ve lo dò subito.

Si allontana per cercarlo, e ritorna:

— Non lo avete dimenticato qui, certamente.

— Cercatelo meglio — insisto, — è un feltro grigio, con nastro nero, di marca italiana.

— Non ci sono cappelli in casa mia — mi risponde la tunisina con un sorriso che le sfiora appena le labbra e gli occhi.

— Eppure vi assicuro che lo ho dimenticato qui; permettete che me lo cerchi io?

La tunisina ha deciso di farmi entrare, ma posso vantarmi di aver usato con lei un'astuzia sottile e poliziesca. L'ho convinta, finalmente, giurandole che non sarei rimasto più di cinque minuti, ed ha accettato la mia visita, essendo sicura che il suo uomo è alla Joliette e la scaletta è senza gente.

Come tutte le donne, anche lei accetta i complimenti:

— Se vi dico che siete la più bella ragazza di Marsiglia non esagero.

Ma ragazza non è.

— Come vi chiamate? Non è tutto sapere che siete la «tunisina dai tacchi d'argento»: e questo grazioso scarpino chi ve le ha regalate?

— Lui — mi risponde, fiera, e mi guarda come se volesse aggiungere:

— Chi se non lui?

Il docker portoghese, e non soltanto le scarpine ma il braccialetto e i pendenti, la collana, tutto lui le ha comprato. Bravo il docker. Sotto il sollecone, mentre noi due si chiacchiera, svantagliandoci, lui fatica come un forzato: uomo sano che non conosce altra tentazione oltre a quella di un bicchiere di vino, innamorato fedele che non conosce altra gioia se non quella del sorriso della tunisina; ma se con un solo dito gli toccate i capelli dell'amata è sangue che scorre. Eccellenti figlioli, questi dockers, ma pronti a scattare.

Fortunato non le donne il portoghese sembra, giacchè questa fiore di tunisina che vegeta nel cortile è splendido, e l'altro, quello che ha lasciato a Costa da Sol non è meno bello o, almeno, il fotogenico. Fortunato in amore, un uomo non può considerarsi un disgraziato? Il docker portoghese, forte com'è, schiavo è della vita e della donna. Lui non ha nemmeno un vestito e un cappello per la domenica, ma la tunisina è parata d'oro e ha calze di seta.

* * *

Ora che ha fiducia nella serietà del visitatore, mi chiede:

— Sapete leggere e scrivere?

— Abbastanza — gli rispondo.

— Ed è vero che partite quest'oggi?

— Sicuro, alle quattro — e le mostro il biglietto ferroviario.

— Promettemi che non ne parlerete a nessuno.

— Parlare di che?

— Leggetemi questa lettera.

— Si toglie un foglietto, piegato, dalla larga giarrettiera: una lettera d'amore che a solo leggerla fa tremare i polsi, tanto è sincera, vibrante e minacciosa: glielo ha inviato da un porto lontano un vero lupo di mare, che si chiama Serafino. «Sono mesi e mesi che sto tra cielo e acqua — le scrive in un francese assai spassoso, — angiolo mio, e quando penso alla terra non vedo che te; se non fossi nato marinaio non potrei resistere alla lontananza e morirei di crepacuore, ma una marsigliese è prima viene il mare e poi l'amore. Ma torno, sta certa, e guai a te se hai spezzato il sacro giuramento del patto leale di fede costante, perciò ti mando nella presente la moneta per vivere devota altrimenti la stessa moneta deve servirti per comprarti medicina».

— Gli volete bene a Serafino?

— Sempre lo stesso bene di prima — mi risponde, e mi prega di scriver sotto dettato la risposta al lupo di mare. I suoi occhi si intenerissono man mano che le frasi d'amore si accavallano. Nascosto ha il ritratto di Serafino a bordo del Mozambique: l'uomo, a torso nudo, ricamente tatuato, si è fatto fotografare con quattro compagni sulle spalle.

La donna e il mare: ecco la vita degli uomini del porto: e che farà la «tunisina dai tacchi d'argento» al ritorno di Serafino? Il docker portoghese incontrerà il rivale nella scaletta buia e gli farà la pelle, perchè senza la bella non potrebbe più vivere: passerà dritto dal dock alla galera, dalla fatica immane del molo alla fatica inimane dell'isola dei forzati: alla Joliette e alla Guiana il suo destino è uno: portar quintali sulle spalle con il pensiero fisso in fronte di una donna spergiura.

ANTONIO ANIANTE.

Camminamento misterioso scoperto
in una vecchia fortezza francese

Berlino, 22 notte.

A Traben-Trarbach si stanno facendo degli scavi sul terreno dove sorg

GLI SPORT

L'automobilismo in Tripolitania

TRIPOLI, agosto.

Uno degli aspetti caratteristici del progresso realizzato dalla Tripolitania nel primo decennio del Regime Fascista è dato dal numero delle automobili che si vedono in circolazione e che recano, specie nei punti centrali della città di Tripoli, un movimento già assai intenso.

In poco più di quattro anni il numero delle macchine in servizio civile si è addirittura triplicato: da circa 400 quant'erano al principio del 1928, sorpassano ora le 1200, e qualche centinaio sono le motociclette, mentre tener conto di quelle di minor cilindrata, e quindi non targate, che sono ormai numerosissime.

Tripoli turca senza automobili

Il progresso automobilistico della Colonia apparirà poi tanto più rapido quando si tenga presente che fino al 1922 le macchine private a Tripoli non esistevano che in pochissimi esemplari, essendo allora il territorio pressochè totalmente in mano ai ribelli.

Si può dire che il rombo dei primi motori per le vie della città i tripolini lo hanno sentito soltanto quando sopra o sbarcate su questa terra le truppe italiane, poichè in Tripoli turca non circolavano automobili; la città era a quei tempi così arretrata civilmente sotto ogni aspetto, che perfino l'illuminazione, nel 1911, era scarsissima, essendo le vie malamente rischiarate da pochi e antiquati lumi a petrolio. L'automobile rappresentava, perciò, un lusso veramente fuori luogo; e d'altronde dove avrebbe potuto lanciarsi per dimostrare i vantaggi della sua rapidità? Di strade appena fuori dell'abitato non esisteva più traccia, e le comunicazioni coll'interno della regione, posta compresa, erano affidate al cammello, che signoreggiava indisturbato col suo passo dondolante per le carovaniere.

Dobbiamo, però rettificare una lieve inesattezza: è vero che nella città non circolavano automobili, ma non è vero che non ve ne fossero mai apparse. Infatti, negli ultimi tempi della dominazione ottomana un ufficiale pensionato dell'esercito turco volle dare per conto suo una spinta al progresso del vilayet ed introdusse a Tripoli un'automobile, se così può chiamarsi quella strana macchina che i vecchi tripolini ci descrivono come un vero arnese da museo, non solo in rapporto ai perfezionamenti raggiunti poi dalla tecnica automobilistica, ma anche in confronto a quanto l'industria produceva già allora. Era una vecchia macchina francese ch'egli aveva acquistata a Marsiglia, ma che a Tripoli, ove non s'era vista mai altro che il tradizionale cammello od il trotterellante *bardco*, avrebbe potuto fare la sua discreta figura. Diciamo avrebbe, poichè la sua comparsa non rappresentò che una fugace meteora: dopo aver circolato per poche ore attraverso le strade meno strette della città vecchia ed a quelle sabbiose dell'allora embrionale città nuova, il motore ebbe un rauco e tutto fini. Meccanici per ripararlo non ve n'erano in quel tempo a Tripoli e tanto meno v'erano officine, e così quel vetusto veicolo sparì subito dalla circolazione.

Per qualche anno dopo la nostra conquista il movimento automobilistico in Tripolitania fu dato unicamente dai mezzi militari: fra le vetture private i vecchi coloniali ricordano semplicemente una Diatto, che rimase solitaria per parecchio tempo. Negli anni della guerra non vi poteva essere, nelle condizioni in cui era venuta a trovarsi la Colonia, alcun incremento automobilistico, e così avvenne anche nel periodo successivo in cui imperversava ovunque la ribellione: le strade si limitavano a qualche tratto, ma anche se vi fossero state, la mancanza di sicurezza avrebbe impedito di percorrerle. L'automobilismo ebbe, perciò, uno sviluppo lentissimo nei primi tempi, tanto che anche nel 1922-23, quando la riconquista si era notevolmente estesa e si erano costruite le prime strade, le macchine si mantennero in un numero limitatissimo. Nel 1924-25 cominciarono a circolare le «Fiat 501» e qualche «Lancia», ma in complesso le vetture private non superavano forse la ventina. Il 1925 segnò il vero inizio del progresso automobilistico coloniale ed il merito ne risale specialmente ad un gruppo di appassionati i quali, nelle condizioni che abbiamo descritto, ebbero il coraggio di lanciare, con l'incoraggiamento e l'appoggio del Governo le prime competizioni automobilistiche e motociclistiche, appunto allo scopo di intensificare il movimento, — dimostrando la possibilità di circolare anche nell'interno — e di invogliare turisti italiani o stranieri a visitare la Colonia.

Le prime corse coloniali

Il *Primo Gran Premio Tripoli*, disputatosi in quell'anno, si svolse su di un percorso di 72 Km. da compiersi tre volte, comprendente il circuito Tripoli - Castel Benito (che allora si chiamava Fonduch Ben Gasceir) - Suani ben Adem - Tripoli, attraversando alcune arterie cittadine e con l'arrivo in Sciara el Garbi, l'attuale Corso Sicilia. La prova ebbe un discreto successo, data le condizioni in cui si svolse, e diede i risultati sportivi e turistici che se ne attendevano. Alla prova motociclistica, svoltasi sullo stesso circuito, partecipò anche S. A. R. il Duca di Spoleto, che allora si trovava a Tripoli in servizio quale Ufficiale della R. Marina.

In quello stesso anno fu anche indetta una corsa di regolarità per autocarri da trasporto su di un percorso di 310 Km., cioè la Coppa del Gebel, sul circuito Tripoli-Azizia-Garian-Jefren-Bir Gamen-Azizia-Tripoli, cui parteciparono otto concorrenti. Tutte queste competizioni, che oggi sembrerebbero un trastullo, date il magnifico stato delle strade, allora avevano, specie la Coppa del Gebel, un carattere di audacia, poichè un viaggio nelle regioni interne, anche se ormai assai sicure, sembrava avere ancora un qualcosa di semi-avventuroso. Le corse del 1925 dimostrarono ottimamente la possibilità di transitare facilmente, anche colle strade di allora, nelle località interne ed a molti permisero, diremo così, di scoprire la Colonia, che presentava un interesse turistico di prim'ordine. Fra i risultati di quelle competizioni vi fu, nello stesso anno, la costituzione a Tripoli dell'Automobile Club, Sezione coloniale R.A.C.I., che negli anni seguenti diede prova di una vitalità veramente dinamica, sotto la direzione di un attivissimo Consiglio, presieduto dal dott. comm. Egidio Sforzini.

Nel 1926 il Gran Premio Tripoli assumeva poi il carattere spiccato di corsa di velocità e si svolgeva sul circuito della Mellaha, di uno sviluppo di Km. 26,200 da compiersi 18 volte: il giro più veloce fu allora compiuto alla media di Km. 101,023. Migliorato poi notevolmente il percorso, la velocità divenne molto superiore, tanto che Brilli Peri nel 1929 raggiunse nel giro più veloce la media di chilometri 143,756, in modo che il Circuito di Tripoli si dimostrò uno dei più veloci d'Europa. Lo stesso corridore nelle prove dell'anno successivo, durante una delle quali doveva tragicamente perire presso Such el Giuma, superava ancora notevolmente il suo record precedente.

Sempre nel 1926 un'altra prova importantissima veniva indetta, cioè la corsa di regolarità Tunisi-Tripoli, di Km. 760, che venne felicemente portata a termine, pur tra inevitabili incertezze e difficoltà; bisogna ricordare che allora non esistevano comunicazioni via terra colla Tunisia, poichè il percorso era ritenuto pressochè impraticabile per una macchina comune. Le prime a compierlo furono precisamente quelle partecipanti alla corsa, la quale contribuì a rafforzare i rapporti di cordialità fra i due Paesi vicini e ad allacciare un primo movimento turistico e commerciale per la via di terra; e gli automobilisti incominciarono a affrontare con una certa fiducia la distanza fra le due città nord-africane, che lo stato delle strade rendeva alquanto più lunga di quella reale. Il percorso fu poi molto migliorato, tanto che, mentre nel 1926 la media massima stabilita per le macchine di maggior cilindrata era di Km. 45 orari, nel 1930 essa veniva portata a Km. 90, venendo facilmente raggiunta. Il movimento automobilistico attraverso il confine tripolo-tunisino, inizialosi regolare dopo il primo raid, divenne sempre più intenso, ed in un solo anno, fra il 1926 ed il 1927 il numero delle macchine a Tripoli fu più che raddoppiato.

Vasti orizzonti e nuove mète

Il problema stradale riceveva, poi, da S. E. Badoglio, specie dopo la rioccupazione del Fezzan, un vigoroso impulso come estensione e come miglioramento, ciò che provocava un ulteriore incremento allo sviluppo dell'automobilismo. Oggi si giunge su magnifiche strade asfaltate da Tripoli a Misurata in tre ore, mentre non molti anni addietro occorreva addirittura dell'audacia per compiere il medesimo tragitto in una sola giornata. Garian, Misda, Tarhuna, sono mète ormai vicine e piacevolissime: ed in una sola giornata si può arrivare perfino a Gadames, l'oasi affascinante che fino a poco tempo fa si usava ancora definire misteriosa. Il mese scorso un motociclista compì la prima volta il percorso, che è di circa 850 Km., in una sola tappa, impiegandovi 15 ore. Anche il lontanissimo Fezzan, ora avvicinato da nuove strade, viene agevolmente percorso e già costituisce una meravigliosa mèta turistica.

E per concludere diremo ancora che le macchine circolanti in Tripolinia sono per oltre il 90 per cento di produzione nazionale: primeggia di gran lunga la Fiat, ma sono ben rappresentate anche la Lancia, l'Alfa Romeo, le Ceirano, la Spa, la Bianchi, la O. M., ecc. Le macchine estere non raggiungono, complessivamente, il 10 per cento, e fra esse sono in prevalenza quelle americane. Anche fra le motociclette, il cui numero va aumentando con molta rapidità, predomina largamente l'industria nazionale. L'automobilismo, in sostanza, precede, più che seguire, il movimento ascensionale della Colonia verso il suo sicuro avvenire di prosperità. Dalla vecchia macchina turca si è fatto, come si vede, un gran cammino.

G. Z. ORNATO.

La radio porta agli «azzurri» i primi saluti della Patria

Da bordo del «Saturnia», 22 agosto.

Stamane il cielo è leggermente coperto, ma il mare calmo favorisce in modo ottimo la navigazione.

Se il cielo pare avere un po' di broncio, forse per contrasto a bordo e tra i componenti della comitiva «azzurra» regna la massima allegria. I nostri olimpionici incominciano a sistemarsi comodamente nei porti loro riservati e familiarizzano facilmente con gli altri passeggeri, portando così in tutto l'ambiente un senso di tranquilla cordialità.

In essi è sempre vivissimo il desiderio di rivedere la Patria e le famiglie da quasi due mesi lasciate. La radio frattanto li avvicina e li riunisce degnità all'Italia, portando loro continuamente saluti e dimostrazioni di giubilo per la loro affermazione. Questi messaggi della radio dicono agli «azzurri» quanta sia l'attesa degli sportivi italiani per applaudirli al loro ritorno e per dimostrare loro con quanta passione siano state seguite le gesta olimpioniche.

A bordo, tra i passeggeri, si notano i numerosi connazionali che hanno assistito alle olimpiadi, capeggiati dal grand'uff. Lorenzini, da Dino Falconi, dal conte Bonacossa e da tutta la schiera di giornalisti.

Dopo le Olimpiadi

Miserevoli giudizi del sig. Aldo Nadi

Roma, 22 notte.

Il *Tevere* pubblica:

«Potrebbe anche darsi che il signor Aldo Nadi sia in possesso di una tessera fascista: ma quel che è certo egli non ha ancora rinunziato alla cittadinanza italiana. Siamo rimasti perciò non poco meravigliati a leggere in un giornale francese, precisamente il *Paris Soir*, un articolo dal summenzionato Nadi, il quale, per inneggiare più efficacemente alla vittoria dei fiorettisti francesi nelle Olimpiadi di Los Angeles, non trova altro mezzo che denigrare e vilipendere gli schermidori nostri e suoi connazionali.

«Les italiens n'ont pas, à mon avis, beaucoup d'excuses à invoquer pour leur défaite... Etant donné que les italiens étaient tellement supérieurs — dit-il moins ils le prétendaient — au raien dû confirmer leurs belles promesses qui présentent une importance considerable au vus des épreuves avenir».

Il signor Nadi non si perita di fare anche l'uccello del malaugurio ipotecando l'avvenire.

Ed in ultimo egli non può chiudere il suo brillante articolo senza il grido assonnante: «Ne nous laissons pas répéter: braves les Cattiau, Bougnol, Gardère, Lemoine! Braves... et attendons la suite!».

Non si stanca il signor Aldo Nadi di gridare bravi ai francesi e dire corna degli italiani: anche se questi sono stati allenati e accompagnati a Los Angeles da suo fratello Nedo. In quanto al seguito che egli aspetta può darsi che lo trovi in Italia e meno roseo di quello che suppone, anche se, tornando fra noi, egli si proponesse di mutare faccia e far professione di patriottismo.

Ma infine, quanto ha riscosso il signor Aldo Nadi dal giornale francese? Forse che qualche giornale ha rifiutato la sua collaborazione o gli ha offerto meno del *Paris Soir*?

Ciclismo

Si completa l'elenco degli iscritti ai campionati mondiali

Roma, notte.

I quadri dei Campionati ciclistici del mondo vanno sempre più completandosi ed è di ieri l'iscrizione della Cecoslovacchia alle prove dilettantistiche su strada e pista con il terzetto Haupt Frantisek, Sidlo Josef e Honig Antonino, che si cimenterà in entrambi i tipi di competizione. Stamane è giunta infine l'adesione della Jugoslavia che scenderà in lizza solo nella gara dilettantistica su strada. I nomi comunicati dalla Federazione jugoslava all'U.V.I. sono i seguenti: Banck Antonio, Grgac Stefano, Savinovic Dragolyub, Paulik Vosig; di questi quattro corridori uno naturalmente dovrà essere designato come riserva. Non si conoscono ancora i nominativi della rappresentanza tedesca alla prova su strada professionisti.

Stamane alle otto il comm. Spotti, accompagnato dal massaggiatori Villa e Verona ha imbarcato a Castel Gandolfo il primo manipolo di «azzurri» composto dai dilettanti Arcangeli, Martino e Sella. Domani così verranno raggiunti dal terzetto varesino Binda, Bertoni e Maschi, nonchè da Michele Mara e marcoledì da Guerra.

I velocisti hanno abbandonato stamane gli alloggi dello Stadio Nazionale per trasferirsi all'albergo Locarno. Al gruppo si è aggiunto Bonfanti, che è arrivato stamane. Tutti i velocisti e lo «stayer» Piano hanno compiuto questa sera alle 18,30 un intenso allenamento sull'anello di legno dello Stadio.

I campionati dei Giovani Fascisti

Livorno, 22 notte.

I campionati nazionali di canottaggio, nuoto e palla a nuoto per Giovani Fascisti, indetti dal Comando Generale dei Fasci Giovanili di Combattimento, avranno luogo nelle acque livornesi nei giorni 20, 26, 27 e 28 agosto, e Livorno, città marinara e fascista, si appresta a ricevere, col più grande entusiasmo, centinaia e centinaia di giovani, rappresentanti di numerose città italiane.

I campionati di nuoto e palla a nuoto avranno luogo nello specchio d'acqua prospiciente i Bagni Scoglio della Regina, la cui tranquillità assicurerà alle competizioni un regolare svolgimento. Sulle banchine del vicino porticciuolo Nazario Sauro saranno costruite apposite tribune per gli spettatori e per gli «ufficiali».

Le regate si svolgeranno, invece, condizioni del mare permettendolo, dinnanzi alla magnifica terrazza Costanzo Ciano, oppure, in caso di mare mosso, dinanzi all'Idroscalo Luigi Zoni.

I Comandi della R. Accademia Navale e della Capitaneria del porto collaboreranno all'organizzazione, mettendo a disposizione uomini e materiale. Numerosi e ricchi sono i premi, tra i quali quelli donati dalle Autorità locali. Esso inoltre in palio centocinquanta medaglie, di cui quaranta d'oro.

LE GRANDI MANIFESTAZIONI DE «LA STAMPA»

Il Circuito del Valentino
gara motociclistica di velocità

Nel nostro numero di ieri abbiamo pubblicato i principali articoli del Regolamento di quella che sarà, secondo ogni più logica previsione, la principale manifestazione della stagione motociclistica piemontese, e tra le più combattute, attraenti, complete e importanti del calendario internazionale di velocità. Completiamo oggi la presentazione della gara pubblicando integralmente il regolamento.

Occorre aggiungere tuttavia che, anche prima che le concrete modalità della gara venissero conosciute dal pubblico, bastarono le prime notizie da noi fornite — anzi, le indiscrezioni trapelate tra i «bene informati» torinesi — per accendere un vivo interesse senza precedenti tra i nostri sportivi. Le domande di chiarimenti, i plausi, le prenotazioni per le iscrizioni cominciarono ad affluire; non è esagerato affermare che tra i motociclisti torinesi, in questi giorni, non si parla d'altro. Segno evidente che l'iniziativa di questo primo Circuito del Valentino, presa dal nostro giornale che si è assunto altresì il carico dell'organizzazione, corrisponde a un vero bisogno del nostro sport, e soddisfa una vecchia aspirazione di Torino motociclistica, che, sola, forse, tra le grandi città italiane, non aveva sinora un circuito proprio.

E' probabile quindi che la clausola dell'art. 7 del regolamento, che facoltizza gli organizzatori ad escludere gli iscritti eccedenti — logica conseguenza della formula «ad invito» che regge le partecipazioni — avrà occasione di essere applicata.

Richiamiamo in modo speciale l'attenzione degli interessati sui premi, che nell'edizione di ieri non vennero pubblicati, e (in modo specialissimo sulla Coppa Città di Torino, che la squisita cortesia e l'alto senso sportivo del nostro Podestà vollero costituita da un oggetto d'arte di pregevolissimo valore non solo morale.

Anche tra chi non potrà assumersi che il ruolo di spettatore l'attesa è già vivissima: tanto che il Dopolavoro Provinciale già si è interessato per ottenere le massime facilitazioni ai suoi iscritti. Abbiamo volentieri aderito alle sue richieste concedendo una sensibile riduzione per i primi posti (rettilineo d'arrivo), i cui biglietti potranno essere prelevati dai dopolavoristi in regola colla tessera 1932-X, al prezzo di L. 3,50. Tali biglietti sono in vendita esclusivamente presso il Dop. Provinc. in corso Vittorio Emanuele 73.

Il regolamento

Art. 1. — Il giornale *La Stampa* indice ed organizza, per il giorno 11 settembre 1933-X, una gara di velocità denominata *I Circuito del Valentino* per la disputa della *Coppa Città di Torino*.

Art. 2. — La gara si effettuerà con qualsiasi tempo.

Art. 3. — La corsa è ad invito e le iscrizioni sono libere ai corridori muniti di licenza di 1.a categoria, rilasciata dal R.M.C.I. o di categoria corrispondente di altra Federazione estera, affigliata alla F.I.C.M.

Art. 4. — Saranno pure ammessi corridori muniti di licenza di 2.a categoria, purchè la loro iscrizione sia inviata direttamente dalle Case costruttrici o dai loro agenti.

Art. 5. — Le iscrizioni da compilarsi su apposito modulo dovranno essere inviate alla sede del Comitato Organizzatore presso Motovelodromo Torinese, corso Casale, 144, Torino, entro le ore 22 del giorno 4 settembre, accompagnate dalla tassa di lire 100.

Art. 6. — Possono iscriversi aquadre di tre corridori, senza tener conto della categoria, per concorrere ai premi di rappresentanza.

Art. 7. — Nel caso in cui il gruppo degli iscritti fosse giudicato troppo numeroso, apposita Commissione, all'uopo nominata dagli organizzatori, si riserva il diritto di eliminare gli eccedenti, ai quali verrà rimborsata la tassa di iscrizione. Detta eliminazione verrebbe effettuata entro il 5 settembre e subito comunicata agli interessati.

Art. 8. — Le macchine saranno suddivise nelle seguenti classi: 1.a fino a 175 cmc. di cilindrata; 2.a oltre 175 fino a 250; 3.a oltre 250 fino a 350; 4.a oltre 350 fino a 500 cmc., e dovranno corrispondere ai requisiti del R. M. del R.M.C.I.

Art. 9. — La gara avrà luogo nel Parco del Valentino e la marcia delle corse si effettuerà nel senso delle lancette dell'orologio. Il Circuito misura Km. 3,480 e sarà percorso 40 volte dalle categorie 175, 250 (Km. 139,20), e 55 volte dalle Categorie 350 e 500 (Km. 174).

Art. 10. — Durante le prove ufficiali, che verranno effettuate nei giorni e nelle ore indicate con apposita ordinanza podestarile, il concorrente è obbligato ad osservare tutte le norme e disposizioni del presente regolamento.

Art. 11. — A queste prove ufficiali non potranno partecipare che quei gareggianti regolarmente ammessi alla gara.

Art. 12. — Le operazioni preliminari di partenza, verifica licenze e macchine, per parte del Delegato del R.M.C.I. avranno luogo dalle ore 17 alle 19 del giorno 10 e dalle ore 9,30 alle 11 del giorno 11 al Motovelodromo Torinese.

Art. 13. — I numeri di partenza saranno forniti dal Comitato Organizzatore e dovranno essere applicati, quelli di tela, sul dorso del corridore a quelli di lamiera uno avanti parallelamente al manubrio e due a disco ai due lati delle macchine.

Art. 14. — E' fatto obbligo al concorrente di portare per tutta la gara e durante le prove il casco di prescrizione.

Art. 15. — Durante la gara i concorrenti dovranno osservare le seguenti prescrizioni: tenere la destra, superare a sinistra, non mettersi sulla stessa linea di un altro concorrente se non dopo di aver acquistato almeno cinque lunghezze di vantaggio; in caso di arresto mettersi sul ciglio della strada, in modo da non intralciare la marcia agli altri concorrenti. E' vietato gettare il casco durante la marcia, marciare a «zig-zag», procedere a ritroso in qualsiasi punto del percorso e fermarsi nelle curve.

Art. 16. — La partenza sarà data in linea alle ore 14 precise, per le categorie 175 e 250 cmc., ed alle ore 16 per le categorie 350 e 500 cmc. Il «via» sarà dato da fermo con motore spento.

Art. 17. — L'ordine di allineamento sarà stabilito mediante estrazione a sorte, che avrà luogo presso il Comitato Organizzatore al Motovelodromo, alle ore 21 del giorno 10 settembre.

Art. 18. — Per essere ammessi alle prove ufficiali ed alla partenza, gli iscritti dovranno essere provvisti di regolare contratto di assicurazione, giusta il disposto del R. M. del R.M.C.I. La polizza dovrà inoltre contenere esplicita dichiarazione che la Compagnia assicuratrice rinuncia ad ogni eventuale rivalsa in caso di sinistro od altro nei riguardi degli organizzatori.

Art. 19. — I rifornimenti sono fissi e posti al traguardo a destra, e dovranno essere fatti esclusivamente negli appositi *stands* messi a disposizione dal Comitato Organizzatore.

Art. 20. — Ogni concorrente avrà diritto ad uno spazio nel «box» di rifornimento e ad un bracciale portante il proprio numero, che dovrà essere applicato in modo visibile dall'incaricato ai rifornimenti.

Art. 21. — Le Case concorrenti, e la Casa di accessori potranno avere un proprio box uso rifornimento e pubblicità, dietro il pagamento di Lire 200, con diritto a 2 bracciali.

Art. 22. — Durante la corsa le segnalazioni ufficiali sono:

Bandiera verde: attenzione, strada ingombra, passare con prudenza.

Bandiera rossa: arrestarsi, la via è impedita.

Bandiera a scacchi: fermare, la corsa è ultimata.

Art. 23. — Quando il Commissario esporrà accanto alla bandiera a scacchi il numero di uno o più concorrenti solo questo o questi dovranno fermarsi e rientrare nell'apposito parco macchine percorrendo ancora un giro, essendo vietato il retrocedere.

Art. 24. — La classifica sarà fatta per ciascun concorrente o per ciascuna classe, in base al tempo impiegato a percorrere l'intero percorso.

Art. 25. — Il tempo massimo scade 20' dopo l'arrivo del 1.o di ogni categoria. Tuttavia il Direttore di Gara ha facoltà di arrestare la corsa quando lo giudichi necessario (art. 218-229 R. M.) dopo l'arrivo dei primi quattro.

Art. 26. — Gli eventuali reclami dovranno essere presentati alla Giuria unitamente al deposito di Lire 50, che verrà restituito se il reclamo verrà riconosciuto fondato: a) quelli contro la qualifica dei concorrenti e delle macchine o per la regolarità delle iscrizioni 30' prima della partenza; b) quelli contro le manovre illecite dei concorrenti o per qualunque infrazione al presente regolamento non più tardi di 2 ore dopo scaduto il tempo massimo di ogni categoria.

Art. 27. — Nessuna manifestazione pubblicitaria di qualsiasi genere, può avvenire nell'interno del Circuito durante o in conseguenza della gara, senza previo accordo col Comitato organizzatore.

Le Case concorrenti accettano la pubblicazione dei risultati ufficiali proclamati dalla Giuria e si impegnano a non ricorrere per nessuna ragione e nessun titolo per via giudiziaria per ogni e qualsiasi contestazione in dipendenza della gara stessa.

Art. 28. — Il giornale «La Stampa» ed il Comitato organizzatore si riservano di apportare al presente regolamento tutte quelle modifiche che riterranno opportune, previo consenso ed approvazione del R.M.C.I.

Art. 29. — Cat. 175 cmc.: 1. L. 1000; 2. L. 700; 3. L. 400; 4. L. 250. — Cat. 250 cmc.: 1. L. 1200; 2. L. 800; 3. L. 500; 4. L. 350. — Cat. 350 cmc.: 1. L. 1500; 2. L. 1000; 3. L. 650; 4. L. 400. — Cat. 500 cmc.: 1. L. 2000; 2. L. 1500; 3. L. 1000; 4. L. 500.

Art. 30. — Coppa Città di Torino (definitiva): alla Casa costruttrice della macchina che avrà ottenuto la miglior classifica con 3 corridori, per somma di tempi, senza distinzione di categoria. Alla Casa costruttrice, vincitrice di ogni categoria, artistica Coppa o medaglia oro. Al Moto Club avente maggior numero di arrivati fra tutte le categorie: Coppa o medaglia oro. Al Milite che avrà ottenuto il miglior tempo: Coppa o medaglia oro. Al concorrente che avrà fatto il giro più veloce di ogni categoria grande medaglia oro.

L'elenco definitivo dei premi individuali e di rappresentanza e condizionali sarà reso noto a mezzo del giornale «La Stampa» prima della chiusura delle iscrizioni.

Le squadre per il prossimo Campionato

Il "Palermo,,

Palermo, 22 notte.

(E. F.). — A proposito della nuova formazione del Palermo si sono finora dette e scritte non poche inesattezze, non soltanto circa i nomi degli acquisti in corso, ma anche, e principalmente, in merito alle molte «cessioni» che il sodalizio palermitano avrebbe fatto per poter migliorare la squadra.

Di vero c'è che la direzione del Palermo F. C., sin dai giorni che seguirono il soddisfacentissimo epilogo del campionato, ubbidendo ad un sano criterio di opportunità e a spiegabili ragioni di carattere squisitamente sentimentale, aveva stabilito di non privarsi del compatto manipolo che aveva conquistato una così bella vittoria e di pervenire al necessario rinforzo della squadra mediante pochi, ma eccellenti acquisti. La trionfale ascesa del Palermo, passato alla Divisione superiore dopo una lunga ed ininterrotta serie di brillanti vittorie, costituisce, infatti, un merito grandissimo di tutta la squadra in blocco. Tutti i giuocatori, indistintamente, avevano appieno soddisfatto pubblico e dirigenti, e si erano resi meritevoli della promozione. Arricchire, adunque, la squadra, ma conservarvi la fisionomia e il glorioso spirito di corpo era il compito dei dirigenti, i quali, essendo riusciti nell'intento, hanno acquistato un titolo di benemerenza che è maggiormente apprezzabile per i sacrifici finanziari che il criterio da essi seguito ha importo.

Il trainer Feldemann ha proposto ed ottenuto per prima cosa l'acquisto del calciatore Scarone dell'Ambrosiana. Lo stesso Scarone è stato poi buon consigliere per la scelta degli altri quattro giuocatori acquistati. E' stato infatti Scarone a far ingaggiare dal Palermo il terzino uruguiano Massimo Faotto del Racing Club di Montevideo. La Pistoiese ha ceduto Gambino, che nel Palermo pare debba osservare il ruolo di mediano destro. Dallo Spezia è passato al Palermo il napoletano Santillo che, dopo un ottimo campionato fatto in quella squadra distinguendosi, infine, nel confronto interregionale Liguria-Toscana, ha giuocato da centro mediano sostituendo egregiamente Nigiotti, già capitano della squadra palermitana. L'ultimo acquistato è stato Checchi III della Fiorentina, un veronese che a Firenze è stato poco valorizzato nonostante i due anni di permanenza in quella squadra. Sembra che nella compagine rosa nero gli sia stato assegnato il ruolo di mezzo destro. Con questi cinque «acquisti» sono comunque tutti i «si dice» eccetto le voci riguardanti l'acquisto, in corso di conclusione, dell'italo-ungherese Ottavi, figlio di italiani ed apprezzato giuocatore dell'Ungaria che, indossando la maglia rosanero coprirebbe il ruolo di «ala destra».

Ma gli acquisti certi sono i cinque innanzi citati, che raggiungeranno i nuovi compagni prima della fine del corrente mese per iniziare al superbo campo del Littorio, forse unico in Italia per la sua superba cornice panoramica, quegli allenamenti che già destano il più vivo interesse tra gli sportivi siciliani.

Sembra ormai accertato che la nuova formazione del Palermo debba essere la seguente: Valeriani (Panetta); Faotto (Paolini); Lo Prete (Miotti); Gambino, Santillo (Nigiotti), Ziroli (Ingrassia); Banchero (Casaroi), Checchi III (Piantoni), Scarone (Radice), Blasevich, Ruffino.

Come si vede al Palermo, rinnovato per le nuove più ardue prove, viene conservata la vecchia fisionomia. In altri termini, nella formazione del Palermo partecipante al torneo di serie B, Faotto sostituisce il terzino Paolini, mentre nella mediana Gambino e Santillo sostituiscono rispettivamente Ingrassia e Nigiotti. Tra gli attaccanti Checchi (e sempre che questo giuocatore dimostri di essere stato trascurato a torto) sostituirà Casaro, e Scarone, il «cannoniere» Radice.

Circa la bontà degli acquisti fatti e l'opportunità di eventuali cambiamenti nel loro inquadramento tra i rosanero non è possibile pronunziarsi se non dopo l'inizio degli allenamenti che, come abbiamo detto, incomincieranno tra una dozzina di giorni.

Il "Padova,,

Padova, 22 notte.

(M. C.) - L'associazione fascista calcio Padova, ritornata in serie A dalla divisione Nazionale, sta preparandosi per il prossimo campionato.

Acquisti e partenze si sono verificate numerose in questi ultimi tempi sollevando talora fra gli appassionati e i sostenitori commenti non sempre a tinta rosea, perchè essi vorrebbero il Padova attrezzato di tutto punto per la disputa del massimo torneo.

Diciannove giocatori la presidenza del più forte sodalizio calcistico cittadino ha messo in lista di trasferimento quest'anno, e dei partenti, Bedendo, i due fratelli Gravisi, Rossi, Bergamini, Colognese e Marchioro erano titolari di prima squadra o le più pronte riserve. Di contro a questi esodi — Bedendo acquistato dal Napoli è costato al sodalizio padovano 160.000 lire — la Presidenza dell'A. C. Padova ha, in un suo recentissimo comunicato, resi noti i nuovi giocatori che nella prossima stagione rivestiranno la maglia bianco-scudata: Ambrosio Gino, Battistoni Giovanni, Bettini Gioacchino, Bianchetto Cesare, Bolognesi Gino, Busini Federico, Corsi Giordano, De Marchi Giuseppe, Foni Alfredo, Spivach Aldo e Tansini Mariano.

Accanto a qualche giovane elemento, proveniente da squadre che hanno disputato campionati minori, primeggiano i nomi di Spivach, Tansini e Busini.

Il Padova avrà quest'anno un nuovo allenatore, poichè il dott. Kovacs, che ha saputo preparare i giocatori della società cittadina e far loro conseguire significativi successi, è ritornato a Budapest. Sotto le sue cure l'attuale presidenza dell'A. C. Padova può registrare i seguenti risultati conseguiti nella stagione calcistica decorsa: 1.a squadra: pronunciata alla massima divisione del campionato Nazionale di calcio; 2.a squadra: classificata prima a pari merito nel campionato veneto di 2.a divisione; squadra ragazzi: classificata prima nel campionato provinciale ragazzi; squadra «Giovani Monti»: classificata prima nel campionato veneto dei liberi di prima categoria.

Per la stagione 1932-1933 la direzione di allenatore è stata assunta dal sig. Giovanni Vanicseh di Budapest, proveniente però dall'A. C. Verona, che ha già iniziato il suo lavoro. Infatti da alcuni giorni fervono gli allenamenti al campo «Mosti» di giocatori bianco-rossi agli ordini del nuovo allenatore Vanicseh che per tutta la giornata s'intrattiene in campo.

Il Triplo Giro di Cuazze

Cuazze, 22 notte.

Organizzata dalla «Pro Cuazze» avrà luogo domenica prossima, 28 agosto, una gara podistica di Km. 6, libera a tutti, denominata Triplo Giro di Cuazze - G. P. Cudebò. La prova si inizierà alle ore 15,30 ed il ritrovo dei concorrenti è fissato per le ore 14,30 all'Albergo di Cuazze.

Bocce

Il Torneo notturno degli «assi» organizzato dalla «Stampa»

Stasera, alle ore 20,45, riprende, al Bocciodromo Michelotti, il torneo notturno degli «assi», organizzato dalla *Stampa*. Il vivo interesse suscitato da questa bella manifestazione non è andato scemando con lo svolgersi delle partite: anzi, le replicate vittorie di misura della Snia Viscosa, quelle non così continue, ma schiaccianti del Dopolavoro Ferroviario, la marcia costante e regolare del Fiat, dalla Corsie Po o della Farina; e le stesse ripetute sconfitte della Bocc. Cervo, vincitrice del torneo scorso, hanno servito a rendere equilibrata e sempre più appassionante la gara.

Anche le partite in programma per questa sera, l'undicesima serie, si presentano interessanti. La capolista della classifica, e cioè la terna della Snia Viscosa, nella sua solita formazione: Baravaglio, Serafino e Molino, giocherà contro l'Amatori Armonia (Corno, Negro e Boero). La partita si presenta molto equilibrata e l'Armonia tenterà con tutti i mezzi di cancellare la sconfitta subita nel girone di andata per 9 a 16.

Il Dopolavoro Ferroviario (Canta, Testera e Valpreda) incontrerà gli avversari della Madonna del Pilone (Faldella, Gilardi e Visconti) dai quali è stato già sconfitto per 11 a 18.

Il Dopolavoro Fiat (Bertone, Olivieri e Zangolini) incontrerà la Bocc. Cervo (Pellegrino Otello, Martini e Mongero). La partita di andata è stata vinta dal Fiat per 16 a 13.

Si avrà, infine, un altro incontro equilibrato fra il G. S. Farina (Villa, Assom e Scotti) e la B. Corale Po (Bianco, Zeppegno e Bella).

Nuoto

Una riunione per liberi nuotatori

Domani, mercoledì, alle ore sedici, avranno luogo nello specchio d'acqua prospiciente il Savoia Bagni, tre gare (100 m. a rana, 100 m. sul dorso, 50 m. ondine) riservate ai liberi nuotatori.

Tale manifestazione propagandistica si svolgerà sotto la direzione del Commissario della F.I.M. Le iscrizioni, completamente gratuite, si ricevono presso il Savoia Bagni.

Che leggiadria di forme!

Perchè è orribile? Perchè la vostra carnagione, se trascurata, perde presto la sua naturale freschezza giovanile.

Oltre 20.000 esperti di bellezza raccomandano l'uso del Palmolive. Massaggiate delicatamente sul viso la schiuma del sapone Palmolive in modo che questa penetri nei pori. Risciacquatevi prima con acqua tiepida, poi con acqua fredda. Conserverete così la morbidezza della carnagione e ne ravviverete il suo colorito giovanile.

Basta qualche goccia d'olio di oliva adoperata per la fabbricazione di un pezzo di sapone Palmolive.

PRODOTTO IN ITALIA LIRE 8 AL PEZZO

SAPONE PALMOLIVE

Bandite l'invidia per l'altra donna

.... lasciate che questi tre prodotti di bellezza Dagelle aiutino anche Voi!

INVIDIA senza speranza per le attrattive delle altre donne? Che sciocchezza! Voi pure potete coltivare la grazia e la bellezza e sopratutto potete coltivare quella impeccabile perfezione della pelle, che è la base della grazia. Perchè un'epidermide fina, chiara e fresca come petali di un fiore, è veramente più attraente di ogni altro attributo. Permettete ai tre incantevoli preparati di Dagelle di portarVi la bellezza da Voi sognata. Usateli regolarmente, secondo queste istruzioni ed essi lavoreranno fedelmente per Voi.

Prima, per l'uso quotidiano, tante volte, quante desiderate rinnovare il Vostro belletto, vi è la Crema Evanescente Dagelle. Spalmatela sul viso, fatela assorbire con un leggero massaggio, finchè sparisce. Svanisce assolutamente. Lascia la superficie della pelle più morbida e più bella di quanto mai avete sognato. Applicate poi il Vostro belletto. La Crema Evanescente Dagelle, come base, farà aderire il rossetto e la cipria per molto tempo e li renderà infinitamente più piacevoli di prima. Poichè la bellezza permanente della carnagione dipende dalle condizioni di salute della pelle, Voi abbisognate della Crema di Bellezza Dagelle per l'uso alla sera. I suoi fini oli e profumi detergono la pelle, e la purificano da tutte

L'IPERBOLE DELLA RICCHEZZA

Vita e miracoli dei maragià indiani

In una delle mie recenti corse inglesi mi è avvenuto di passare per il Katiavar, la regione al nord di Ahmedabad, la città di Gandhi, e di cogliervi uno degli aspetti meno noti dell'Indostan, quello dei piccoli principi indigeni, dei ragià pezzenti, della nobiltà povera. Senonchè in India il nobile spiantato invece di seguire l'inesorabile destino riservato all'aristocrazia occidentale decaduta, continua a possedere, pur nella miseria, privilegi ed onori. Così accade precisamente per i ragià poveri del Katiavar, che sono legione. Ciascuno possiede un castello diroccato ed un bazar, sia pure minuscolo. Questi principi sono amministrati da ufficialetti subalterni inglesi, che vi raccontano che la distinzione che sta maggiormente a cuore di ogni specie di sovrano indigeno sono le salve di cannone che li salutano al comparire sul fronte delle truppe imperiali, dal venticinque colpi (il massimo) del Nizam di Hyderabad all'unico sparo al quale ha diritto il ragià in bolletta del Katiavar.

L'ultima «Tavola Rotonda» londinese, alla quale ha partecipato anche il Mahatma, ha conseguito risultati notevoli nel senso di togliere ai principi indiani molti privilegi trasferendoli al popolo, ma le cannonate sono state lasciate intatte, come immutato è rimasto il principio che l'indio-inglese deve sopperire alle sue spese militari. Ma questo con i principi non c'entra...

Camicie per tre milioni

Chi mi ha dato della vita dei principi indiani — intendo dei massimi — una nozione meno superficiale di quella che può raccogliere uno straniero di passaggio incontrandoli in un ricevimento ufficiale inglese e riuscendo ad ottenere un invito per un ballo di bajadere nei palazzi maragiali di Puttiala o di Kapurtala — è stato proclusi agli europei — o per una caccia alla tigre sulla portantina di un elefante o, come si usa oggi, nell'interno di un'autoblindata, è un artista italiano, lo scultore Cesare Pasquinelli di Volterra. Egli ha saputo penetrare nell'intimità di alcune fra le più interessanti corti indigene e specialmente in quella del Maragià di Puttiala, che è senza dubbio il sovrano indiano più popolare in Europa, a causa della sua pittoresca e gigantesca persona che tutti conoscono a Londra e a Parigi ed anche in Italia, e delle dimostrazioni ultra fastose di ricchezza e di prodigalità profuse in coteste capitali (chi non ricorda i tre milioni di franchi di camicie ordinate e pagate dal Maragià di Puttiala nei magazzini di Rue de la Paix?).

Il professore Pasquinelli (egli è molto conosciuto in India, dove inglesi ed indiani lo chiamano così), è anzitutto un artista mirabile. A vederlo — occhi azzurri, fronte altissima, magro, vivacissimo, caustico, piccolino — e a sentirlo parlare è tutta la Toscana che vien fuori.

Parlo qui del Pasquinelli perchè egli, nel suo campo, personifica in India il miracolo immortale delle genti italiche capaci di smuovere le montagne, quando si tratta di affermare il genio della razza. E, in effetto, l'essere riuscito ad oppassionare i principi indiani, persone al postutto negative, dinanzi alle forme di elevazione occidentale (ricordate l'indifferenza di Gandhi, che pure è più occidentale che indù anche nel pensiero rivoluzionario e nella cultura, dinanzi ai capolavori delle Gallerie vaticane) alla plastica statuaria nostrana rappresenta una vittoria appena credibile per chi conosce l'India.

Notate che il Pasquinelli è venuto in India senza appoggi, con mezzi irrisori come una specie di Orfeo fra le belve, munito della sola lira. La sua lira è la stecca dello scultore, e meglio ancora le sue mani nervose, pronte a modellar la creta o la plastilina. Era stato preceduto da un nugolo di artisti inglesi che nel tentativo di interessare i satrapi indiani alla scultura come la si intende da noi, non avevano raccolto che delusioni. In pochi anni lo scultore italiano è diventato millionario riempiendo i palazzi maragiali delle sue opere ed avendo ancora dinanzi a sè un programma di lavoro che non riuscirà mai a condurre a termine poichè infine l'India è quella che è, con la sua eterna estate tropicale e le infinite cause che rendono il soggiorno prolungato degli uomini di razza bianca spesso penoso.

Ma lasciamo parlare Pasquinelli medesimo. Dalle sue frasi, dalle sue impressioni scaturirà pure qualche aspetto dell'India dei principi, sempre preminente, malgrado il gandhismo, gli attentati bengalesi ed il decisivo ritorno degli inglesi ai sistemi di alzare i musulmani contro gli indù e viceversa per riuscire a dominare entrambi.

Riserva di artisti

— Lei mi domanda — dice il prof. Pasquinelli mentre attraversiamo insieme nello stesso compartimento, vasto come una grande camera, del «mail» fra Calcutta e Bombay le monotone piane riarse fra Jubbulpore e Nagpur — come ho fatto a scoprire che l'India può ancora rappresentare la risorsa di un artista italiano deciso a continuare a credere che nessuna batterà mai l'Italia nell'esportazione artistica... Ebbene, sì, l'India mi attraeva come attrae tutti quelli che se la figurano più seducente di quello che è. Mi imbarcai per l'India con qualche quintale di marmi, copie di lavori classici e case mie e da Bombay filai direttamente a Simla, nella capitale estiva, poichè s'era d'estate e nella piana si moriva di calore, con l'intenzione di farvi un'esposizione. Noti che quando arrivai in India ver le prima volta d'inglese non sapevo che «yes». A Simla trovai un negozio dove mettere in mostra i miei marmi, ma quell'ambiente di villeggiatura in altissima montagna, occupato a divertirsi, mostrava di non occorgersi troppo della mia iniziativa. Ebbi tuttavia la fortuna di conoscere un pezzo grosso del Governo che aveva per moglie una signora italiana il quale mi favorì quattro lettere di presentazione per i Maragià di Puttiala, di Kapurtala, di Gwalior e di Barotpur, i più ricchi ed i più occidentalizzanti. Cominciai ad andare dall'ultimo che risiede a una trentina di chilometri da Agra e vi rimasi tre mesi entusiasmando la Corte con otto ritratti.

— Tutti in una volta?

— No, cominciai con quello della maragiana madre, per fare il busto della quale non ebbi che una vecchia fotografia. Forse speravano che rinunciassi o volessero mettermi alla prova. La maragiana era morta, ma anche se fosse stata viva non l'avrei potuta vedere, malgrado la sua età rispettabile perchè le maragiane musulmane e sikx in India non si vedono che stravelate. Così almeno mi avevano assicurato gli inglesi. Viceversa, come le dirò, ne conobbi in seguito e ne effigiai una quantità. Il Maragià di Barotpur, quando vide il ritratto della madre diceva che l'aveva risuscitata e finì per posare anche lui e far posare cinque dei suoi sette figliuoli ed il suo primo ministro. Però non mi parlò di modellare le combianze delle spose che erano parecchie e bellissime.

— Che tipo è questo Maragià di Barotpur?

— Brillantissimo e ricchissimo. Quando venne in India il Principe di Galles, il Maragià si sentì in dovere di comperare cento, dico cento automobili nuove, per essere all'altezza del momento. Anche il Duca degli Abruzzi ed il Kronprinz hanno soggiornato nel suo magnifico palazzo. Ha la particolarità di offrire ai suoi ospiti illustri una caccia alle anatre assolutamente fantastica in un gran padule dove si va sugli elefanti e si fanno delle ecatombi di quegli uccelli, a migliaia. Il record signora è stato di ottomila anatre in una giornata di caccia...

Il Taj

— Naturalmente trovandosi così vicino ad Agra, sarà andato a vedere il Taj Mahal?

— Il Taj? Ma non mi che sarei in procinto di assumere la direzione della costruzione di un tempio ancora più grandioso del celeberrimo Taj, meraviglia dell'India?

— Ma che cosa dice?

— Dico che se il Maragià di Puttiala continua a concedermi la benevolenza che mi ha dimostrata sinora, avrò la soddisfazione di legare il mio nome a qualche cosa di veramente immortale!

— Come Geramino Verronco legò il suo al Taj Mahal?

— Perchè no? Quando si tratta del Maragià di Puttiala si entra nel mondo dell'iperbole. E' un uomo straordinario! E' dal '25 che mi sono fissato a Puttiala. Vi feci la prima comparsa subito dopo Barotpur accompagnando un altro italiano, l'architetto Bestoso, che vi andava per costruirvi delle fontane monumentali naturalmente per conto del Maragià. In quel momento il Sovrano, che è il nababbo più prodigo del mondo, aveva bandito una mostra canina che lo occupava molto. Non avendo tempo per posare mi dette la solita fotografia, ma però, dalla quale ricavai un primo ritratto che gli piacque al punto da ordinarmene subito otto copie e da promettermi senz'altro che mi avrebbe dischiuso le porte dello «zenana», cioè delle dimore delle principesse perchè potessi tradurne le fattezze nel marmo. Mi aggiunse che accarezzava una sua idea mistico-sentimentale di gruppi di deità indù di grandi proporzioni che avrebbero dovuto riprodurre nei volti le persone della sua famiglia. Intanto mi ordinò di occuparmi dei suoi antenati e dei sette ministri della Stato...

— Tutta questa gente in marmo?

— Sicuro, in marmo o in bronzo. Le ripeto che il Maragià fa tutte le cose «a massa». Gli è capitato a Simla di comperare un intero negozio di tappeti o di cuscini, di saccheggiare letteralmente un'oreficeria, a mazzi di migliaia di rupie, di acquistare in una volta sola cinquecento paia di scarpe. E' una bazza per i negozianti che conoscendo la leggendaria prodigalità del principe, durante il suo soggiorno nella capitale estiva tengano aperti i magazzini giorno e notte e anche nei giorni di festa perchè il Maragià è molto capriccioso e spesso nel colmo della notte gli salta in mente di correre a comperare gli oggetti più impreveduti.

— Ma è così ricco?

— Se è ricco? A quanto ammontino le sue sostanze non lo sa neppure lui. Mi disse una volta che soltanto in gioielli di famiglia ereditati dagli avi, ma ha piena parecchie centinaia di cassaforti. «Quando ne hai bisogno son qui!» — concluse facendomi visitare un giorno i sotterranei del palazzo dove le cassaforti stanno allineate. Io non sapevo se parlasse sul serio o per ischerzo. Ad ogni buon conto mi son ricordato che è nell'uso dei grandi signori indiani mostrare la propria ricchezza all'ospite e di dirgli che può portarsela via. L'ospite allora si appropria di una mezza rupia per simboleggiare che gradisce il pensiero e lo compensa regalando al maggiordomo della casa un sacchetto di monete d'argento, vale a dire, senza risultato dell'offerta che ha ricevuto, finisce per rinnetterci la grossa mancia al maggiordomo.

— E lo Stato di Puttiala ha una potenzialità finanziaria proporzionata alla ricchezza del suo Maragià?

— Non credo perchè malgrado sia il maggiore del Punjab, non conta che due milioni di abitanti con la capitale che ne fa sessantamila. Si tratta della sostanza personale di Sua Altezza che gli dà una rendita annua di 150 «lakz» di rupie. Calcoli che il lak è pari a centomila rupie e che la rupia vale oggi più di cinque lire e vede che cosa ne vien fuori. Poi c'è la sostanza in preziosi: perle a stuia, diamanti di 140 carati, smeraldi a cassette, ecc., ecc. insomma l'accumulamento della ricchezza ereditato dalle età leggendarie...

Spese... principesche

— Come il Nizam di Hyderabad?

— Un po' di meno, ma è opinione generale in India che S. A. Bopindar Singh Dhir), che sono i nomi del Maragià di Puttiala, segue in ricchezza il suocero della figlia dell'ultimo Califfo. Quando venne in Europa la prima volta durante la guerra (era Presidente a Versailles della Camera dei principi indiani) spese durante cinque mesi la bellezza di 65 milioni di lire. Ultimamente, durante il soggiorno per la Conferenza londinese della «Tavola Rotonda», ne profuse meno, 25 milioni, compresi i famosi tre specì a Parigi per la biancheria. E' presumibile che si trattasse anche di quella delle mogli, che sono parecchie...

— A proposito, mi racconti come è andata la sua avventura artistica nello «zenana».

— E' un romanzo! Il Maragià e la sua corte sono sikx vale a dire seguono quella strana religione del Punjab che ha la sua sede ad Amritsar e che è detta del «Libro». Alcuni pretendano che i sikx rappresentino gli ebrei dell'islamismo, ma sta il fatto che onorano anche la fanciullaggine delle deità indù perchè nella Corte vi sono delle principesse indù. In quanto ad esse la Corte sikx di Puttiala non si mostra così riservata come quella di Indkai, di fronte a Simla, dove le maragiane quando escono sono precedute da vecchie guardie che emettono fischi acutissimi per avvertire il popolo di ritirarsi, di fare il vuoto dinanzi alle principesse sotto pena di arresto; ma non credo che nessun europeo ad eccezione di me sia mai entrato nella zenana. Malgrado questo ho eseguito dal vero i ritratti a cinque maragiane di S. A. Bopindar facendole posare cinque o sei volte ciascuna, circondate dalle loro figliuole, fra le quali c'erano delle giovinette sedicenni belle come soli, tutte bianchissime d'epidermide, delle razze più elevate dell'India e specialmente del Cachemire. Il Maragià assisteva alle pose e mi domandava spesso la mia impressione estetica sull'una o sull'altra delle principesse più graziose e pareva che apprezzasse la mia sincerità. Avendo detto di una con un ovale di viso perfetto che mi faceva pensare alle Madonne del Perugino, il Maragià le suggerì la lingua crdu: «Hai sentito come ti ha giudicata il Professore? Sembri Vienù cristiana!». Ei faceva delle gran risate. Il Maragià ha una indole piacevolissima, un vero gentleman, buono come il pane, grande sportman, giovane ancora perchè oggi non conta che quarant'anni, appassionato di tutte le cose belle, sensibile, preoccupato soltanto di diventare grasso (lo è infatti parecchio). Ha una vera mania per i cani, possiede infatti il canile più completo del mondo forse con centinaia di bellissime bestie, alcune delle quali valgono sino tremila sterline.

— E automobili?

— A masse anche queste. E predilige le marche italiane: «Fiat», «Alfa Romeo», «Isotta e Fraschini» a dozzine. Guida bene ed ha ereditato l'abitudine dei Maragià indiani di far decorare le vetture come carri mortuari e di mettere la servitù sui predellini. Lo Stato di Puttiala poi è un vero modello, con viabilità perfetta, canali numerosi, residenze per gli europei magnifiche, paghe agli inglesi al servizio del Maragià lautissime, popolazione indigena felice, gandhismo inesistente, «durbar» spettacolosi con cortei d'elefanti che non finiscono più, insomma un vero Eden!

— Ma insomma che cosa ha finito per fare lei per il Maragià?

Un errore di prospettiva

— Una quarantina di ritratti, ma una volta commisi senza saperlo una «gaffe» colossale perchè modellai un busto del Maragià di proporzioni minori di quelli delle mogli. Non avevo tenuto presente che nelle manifestazioni artistiche indiane il sovrano deve essere sempre gigantesco in confronto degli altri. Il Maragià mi fanne una specie di broncio allora e che non gli presentai un gruppo che a descriverlo sembra la realizzazione di un incubo, ma che dette al principe una gioia profonda... Era il presente che desiderava offrire alla sua favorita indù, l'unione di Taraveddi con Siva. Siva è sulla pira con una schiera di scimmiotti intorno. Taraveddi porta al collo una corona di cinquanta teste recise, i cobra arrotolati sui bracci e i capelli a tridente. Poi c'è la maragiana indù assai bella prosternata dinanzi a quell'orrore. Ora, per suggerimento del Maragià medesimo, sto lavorando ad un altro gruppo classico indù, quello di tutta la famiglia Puttiala in grandezza naturale deificata. Bisogna che tenga conto delle regole dell'arte indigena, delle misure «religiose», tre cubiti e mezzo per gli uomini, tre per le donne. Sa, è la finezza dei particolari e soprattutto le somiglianze delle figure con i vivi che entusiasmano i miei clienti...

— E il famoso tempio che deve rivaleggiare con il Taj?

— Ci vengo. Il Maragià avrebbe deciso di farmelo costruire. Una mattina a Simla lo incontro che passeggiava in «risciova», la vettura trainata dai montanari dell'Ymalaya (a Simla può andare in vettura soltanto il Vicerè, tutti gli altri si devono contentare del «risciova»). Mi dice che deve comunicarmi delle cose importantissime e che andassi ad aspettarlo un momento al palazzo (Simla è nel territorio di Puttiala). Lo attesi per sette ore, finalmente arrivò per annunziarmi che pensava di spendere venticinque o trenta milioni di rupie per innalzare a Puttiala un tempio tutto in marmo — un tempio sikx naturalmente — che rivaleggiasse con quello islamico del Taj. Intanto preparassi i disegni. Ho lavorato per degli anni a questi disegni e intanto è venuta la crisi anche per il Maragià e il crollo della sterlina e anche della rupia e non venute pure delle pressioni inglesi al Maragià per pregarlo che moderasse un poco le sue spese! L'affare del tempio è come se uno gli venisse in mente di costruire un altro Duomo di Milano o una nuova Santa Maria del Fiore! A questi lumi di luna! Ma non dispero perchè il Maragià è tenace nei suoi propositi. E del resto come si può disperare di un principe che in questi giorni ha pagato dai «confidini» al gioielliere Boucheron di Parigi di venticinquemila sterline, unicamente per far rimodernare la montatura dei gioielli che si mette indosso?

— E' stato in Italia Sua Altezza?

— Altro che! Parecchie volte a Venezia e anche sul nostro fronte durante la guerra. La visita al fronte gli fece una grande impressione. «Gli italiani facevano la guerra sull'Ymalaya!», mi ripete spesso. Fu anche ricevuto dal nostro Re e parlò con lui, in arabo. Ne è entusiasta. Persino il Papa l'ha decorato. L'anno scorso doveva tornare da noi per essere ricevuto dal Duce e nuovamente dal Re e dal Papa, ma cadde ammalato a Parigi e dovette tornare subito in India... Le dico, un uomo d'eccezione!

Il treno corre, corre per l'immensa India conteggiando le colline tavolari fulminate dal sole, attraversando le infinite risaie disseccate, mantenendoci sotto gli occhi l'uniformità desolante, polverosa e calcinosa delle «Province Unite» in attesa spasmodica del mansone, e Pasquinelli continua a parlare. Tuce a Satni perchè il treno si ferma. Quarantacinque gradi di temperatura sotto la tettoia della stazione di Satni. Si resta immobili, non si osa neppure scendere a sgranchirsi le gambe mentre i ventilatori del compartimento ronzano sul nostro capo la veemente e molesta canzone della sofferenza estiva indiana. Sul marciapiede della stazione un impiegato «mezza casta» (meticcio) pronto a dare il segnale della partenza, un facchino ignudo accoccolato per terra, con disegni di ocra gialla sul corpo che ci guarda con occhi allucinati, due soldati inglesi con uno schiena-le imbottito sul dorso per proteggersi la spina dorsale dai raggi ultravioletti e un facchino che porta scritto in lettere rosse sulla casacca a brandelli queste parole in colonna: «Due anna — Un collo — Un viaggio», la tariffa del suo lavoro. E' la realtà dell'India vera, della stragrande maggioranza dell'India, messa al confronto con lo stuterello di Puttiala ed il suo Maragià milliardario.

ARNALDO CIPOLLA.

Il commiato di Piccard

Il fervido ringraziamento al Duce

L'incontro con Gabriele D'Annunzio a Desenzano

Desenzano, 22 notte.

Il Garda si è inserito, con l'irresistibile fascino del suo cielo e dei suoi colori, con la cordialità spontanea delle sue popolazioni, ma, più ancora con la ospitalità accogliente e signorile della Aeronautica italiana — la quale aveva reclamato per sè l'onore della temporanea custodia della navicella che aveva portato il prof. Piccard nella altezze inesplorate della stratosfera — nell'episodio storico della grande avventura affrontata e superata dallo scienziato svizzero.

Augusto Piccard ha tanto e così intensamente vissuto il fascino delle giornate trascorse sul Garda, in contatto ideale con tutto il popolo italiano, attraverso le sollecite attenzioni prodigategli dagli esponenti rappresentativi del Governo nazionale fascista e, personalmente, dal valoroso Capo dell'Aviazione, S. E. Balbo, che questa sera, al momento di prendere commiato dal colonnello Bernasconi e dagli ufficiali della Scuola d'alta velocità, appariva commosso e tutto dominato da un sentimento di profonda riconoscenza che affiorava dalle sue parole concitate e vibranti.

Egli aveva già ieri espresso la sua gratitudine per la accoglienza avute in Italia inviando ieri il seguente telegramma al Duce:

«Sono molto lieto di avere potuto atterrare nella vostra bella Patria. Vivamente commosso per la calorosa accoglienza e per l'efficace aiuto delle Autorità, degli ufficiali aviatori dell'idroscalo di Desenzano e della popolazione, prego V. E. gradire l'espressione della mia profonda gratitudine e dei miei più rispettosi sentimenti. — A. PICCARD».

La navicella parte per la Svizzera

Stamane Piccard era andato solo all'idroscalo a presenziare alle operazioni preliminari della spedizione della navicella e dell'involucro, alle quali attendevano, con ogni più amorevole accorgimento, alcuni suoi collaboratori intelligenti. Lo scienziato volle, anzi, egli stesso interessarsi di alcuni dettagli, e pareva particolarmente preoccupato di assicurare l'incolumità di alcuni delicati apparecchi durante il viaggio, curandone l'imballaggio.

Stava appunto esprimendo ai suoi collaboratori la soddisfazione per il modo con il quale tutto era stato predisposto, quando gli venne comunicato che Gabriele d'Annunzio muoveva dal Littoriale per venirlo a visitare. Superata infatti la noiosa indisposizione che gli aveva ieri impedito di ricevere al Vittoriale, il Comandante, con gesto gentile, si era affrettato a soddisfare stamane il suo desiderio di incontrarsi con Augusto Piccard, venendo a sorprenderlo nell'ambiente altamente suggestivo dell'Aeroporto di Desenzano, dove fra i moderni e preziosi velivoli dell'Aviazione italiana riposava, dopo la gloriosa fatica, la navicella che aveva raggiunta la stratosfera.

Alle 11,30, dai grandi cancelli dell'Aeroporto, entrava l'automobile di Gabriele d'Annunzio, e si formava sul piazzale interno. Dalla rimessa usciva Augusto Piccard muovendo verso il Comandante, che saltava svelto e sorridente dalla macchina, porgendo con gesto cordialissimo le mani dello scienziato che le prese e le strinse con visibile commozione.

L'incontro con D'Annunzio

L'incontro semplice e spontaneo, privo di qualsiasi etichetta di cerimoniale, è avvenuto come se si trattasse di due persone amiche che si ritrovano dopo una avventurosa separazione. Gabriele d'Annunzio, con la semplicità affascinante e la fluidità chiara e stringente dell'eloquio, ha avvolto l'ospite nel turbine luminoso d'una conversazione altamente interessante, mentre, spinto l'uno dall'ardente desiderio di sapere, l'altro dalla compiacenza di narrare ad un ascoltatore di grande eccezione, si accostavano alla rimessa. Così, davanti alla navicella bianca nella quale l'impresa eroica si era compiuta, presso gli strumenti che ne avevano registrate le fasi, la grande avventura veniva ricostruita, non nella solita esposizione piana, lineare, sistematica, ma attraverso l'illustrazione della funzione assegnata a ciascun oggetto, alle valvole, ai contatti, ai registratori, alla bussole, agli altri strumenti che il prof. Piccard, di volta in volta, additava. L'esposizione, che per le frequenti ed acorte domande, le pronte e lucide osservazioni del Comandante, si indugiava in fasi e dettagli talvolta drammatici, tal'altra coloriti, parve assumere un interesse ed una ampiezza anche maggiore, con qualche carattere tecnico, certo non più contenuta nel cauto riserbo a cui erano state necessariamente e volutamente improntate le comunicazioni fatte finora dall'esploratore ai giornalisti ed alla radio.

Il colloquio eccezionale è durato oltre un'ora, seguito dalla colazione — svoltasi nella palazzina Miramare, sede del Circolo Ufficiali dell'Aeroporto — alla quale hanno preso parte il Comandante e lo scienziato. Argomento principale della conversazione è stato ancora l'ascensione scientifica del prof. Piccard, il quale ha accolto anche questa occasione per ripetere che non avrebbe potuto desiderare più degno, confortante e indimenticabile epilogo alla sua fatica della discesa e del soggiorno nella incantevole regione del Garda, sotto gli auspici della gloriosa Aeronautica italiana, e quasi vegliata dallo sguardo amorevole e dallo spirito del Poeta-soldato, dell'ardente incitatore alle più nobili, alle più eroiche imprese.

Ma le ore volgono rapide: sull'autocarro che il trasporterà a Zurigo, sono già stati collocati l'involucro e la navicella, ed il grosso autoveicolo varca i cancelli dell'aeroporto avviandosi verso Desenzano, dove si fermerà nella piazzetta davanti all'albergo.

Il prof. Piccard, accommiatatosi da Gabriele d'Annunzio, dal colonnello Bernasconi e dagli ufficiali della Scuola di alta velocità, si è diretto all'albergo mentre il Comandante saliva sulla sua automobile e, scambiati alcuni saluti augurali con lo scienziato, ritornava al Vittoriale.

Il prof. Piccard assisteva alla colazione della sua signora. Intanto giungono il Podestà conte Pellegrini Malfatti, il segretario politico Chesi, il presidente dell'Aero Club cav. Mansilli, ed altre Autorità.

Lo scambio dei saluti è cordiale e tuttavia è soffuso d'un senso di sentimentalità simpatica. La signora Piccard riceve, sorridente, omaggi di fiori, affrettandosi a deporli sulla vettura automobile che rappresenta un piccolo lembo nostalgico della Patria; perchè è a bordo di una macchina messa a loro disposizione da due signori di Zurigo, venuti in Italia in viaggio di diporto, che i coniugi Piccard sono partiti alle 15,10 verso la Svizzera, salutati dalle ultime vibranti manifestazioni della cittadinanza desenzanese che in folia era accorsa nella piazza e nelle vie centrali, formando uno schieramento simpatico in mezzo al quale è sfilata, lenta e solenne, la grossa vettura da turismo.

A. SARTORI.

Il rapporto preliminare

steso dall'esploratore

Bruxelles, 22 notte.

Il Fondo nazionale belga di ricerche scientifiche ha ricevuto il rapporto preliminare relativo alla ascensione effettuata il 18 agosto dal prof. Piccard e dal suo aiutante Cosyns.

Dopo aver fatto la storia dei preparativi per l'ascensione, il rapporto si esprime come segue: «Il 17 agosto, le carte meteorologiche presentando le condizioni richieste, fu deciso che la partenza avrebbe luogo l'indomani. Tutte le operazioni di gonfiamento si svolsero perfettamente e furono facilitate dall'assenza completa di vento al suolo. Grazie al concorso dell'Aero Club svizzero i preparativi della partenza furono abbreviati e la partenza ebbe luogo alle 5,5 (ora Europa centrale) nelle migliori condizioni possibili.

«L'equilibrio alla partenza ha potuto farsi in modo così esatto che fu necessario gettare della zavorra per accelerare l'ascensione. Dopo aver svolto l'antenna della radiotelegrafia e constatato che tutti i cordami erano in buon ordine, l'apertura rimasta aperta venne rinchiusa a una quota di 1500 metri. La pressione interna della cabina durante tutta l'ascensione corrispose a una quota di 2000 metri circa. Tutti gli apparecchi destinati alla misura dei raggi cosmici funzionarono senza la minima manchevolezza, e così pure dicasi della radio. Tutti i nostri messaggi furono ricevuti interamente e le risposte ci pervennero immediatamente. Il lavoro delle misure fu non abbastanza penoso dal freddo ma non sembra che la precisione delle misure abbia dovuto soffrirne.

«L'altezza massima fu raggiunta fra le 10 e le 11,30 e corrispondeva a circa 72 millimetri di mercurio. La valvola funzionò regolarmente e la discesa si fece lentamente e potè essere sempre regolata nel miglior modo possibile. La pressione interna fu ricondotta lentamente fino a quella corrispondente a una quota di 4 mila metri, altezza alla quale due finestrini vennero aperti.

«L'atterramento ebbe luogo nelle migliori condizioni a pochi chilometri a sud del lago di Garda. La navicella rotolò un poco su se stessa, ciò che causò la rottura di alcuni strumenti senza grande valore (barometri, bottiglie termiche); alcuni altri oggetti sono scomparsi (ordegni, ecc.). Il materiale grazie il pallone sono stati riuniti a Desenzano grazie alla grandissima amabilità degli ufficiali della base di aviazione di Desenzano. I risultati scientifici sono stati rimessi a Bruxelles ma non sono stati ancora vagliati».

Un tempio buddista a Londra

Londra, 22 notte.

I giornali informano che i Buddisti londinesi — i quali con molta probabilità costituiscono unicamente la più piccola setta di Londra, che pure ospita gente di ogni paese e di ogni religione — hanno deciso di edificare un tempio nella Capitale britannica destinando per la spesa una somma di diecimila sterline, circa settecentomila lire, oggi. La raccolta dei fondi procede da quattro anni e il primo appello fu lanciato a Colombo. La somma necessaria è stata già raccolta quasi interamente.

Il tempio sarà di stile indiano ma i materiali, per la maggior parte, saranno inglesi. Pittori buddisti sono stati chiamati dall'Estremo Oriente per la decorazione del tempio e statue rappresentanti Budda saranno importate dall'India e dalla Cina non essendo consentito che la loro fabbricazione avvenga ad opera di scultori infedeli.

Il programma definitivo

del Festival musicale di Venezia

Venezia, 22 notte.

E' stato finalmente stabilito il calendario del Festival internazionale di musica che si svolgerà in Venezia dal 3 al 10 del prossimo settembre. Eccolo, riassunto.

Sabato 3: nel teatro La Fenice, con orchestra di 25 strumentisti: un notturno del russo Scerbascef, la *Pastorale* di Stravinski, due *Danze rituali* di Rogalski, *Il flauto notturno*, poemetto per flauto e orchestra di Zandonai, 4 *Episodi per orchestra da camera* di Bloch.

Domenica 4: Esecuzioni di opere da camera alla Fenice, con l'orchestra del teatro e la messa in scena di Salvini; si daranno: Casavola: *L'alba di don Giovanni*, balletto, diretto dal maestro Votto; Malipiero: *Panica*, mimodramma, diretto dal maestro Casella; Casella: *La favola d'Orfeo*, opera da camera, diretta dall'autore.

Lunedì 5: Concerto di musica francese e belga, alla Fenice, organizzato sotto il patronato dell'ambasciatrice di Francia a Roma, con l'orchestra del teatro alla Scala, diretta dal maestro Defauw che eseguirà musiche di Roussely, Tomasi, Poulenc, Delannoy, Ibert e Jongen.

Mercoledì 7: Concerto di musica italiana per piccoli complessi, alla Sala Apollinea, nel quale verranno eseguite composizioni di M. Agostini, G. Bianchini, I. Montemezzi, R. Pick Mangiagalli, V. Tommasini.

Giovedì 8: Concerto di musica americana alla Fenice, organizzato sotto il patronato dell'ambasciatrice degli Stati Uniti a Roma, con l'orchestra della Scala diretta dal maestro F. Reiner; composizioni di I. Sowerby, H. Eichheim, W. Riegger, L. Saminski, J. Achron e G. Gershwin.

Venerdì 9: Concerto sudamericano, alla Fenice, con l'orchestra dello stesso teatro, diretta dal maestro A. Lualdi, e con esecuzioni di musiche dei compositori argentini André, Lopez Buchardo, De Rogatis, Ugarte, Palma, Espolo, dei brasiliani Fernandez, Guarnieri e Villa Lobos; dell'uruguaiano Fabini.

Sabato 10: Esecuzioni, al teatro Goldoni, con l'orchestra scaligera diretta dai rispettivi autori e con la messa in scena di Wallerstein, di *El retablo de Maese Pedro*, opera da camera di De Falla; di *Maria Egiziaca*, trittico da concerto di Respighi, e di *La grumasola*, opera-balletto di Lualdi.

Domenica 11: Concerto di musica italiana alla Fenice, con l'orchestra scaligera, diretta dal maestro F. Ghione, con esecuzioni di musiche di Castelnuovo Tedesco, E. Wolf Ferrari, V. Davico, A. Pedrollo, M. Pilati e L. Sinigaglia.

Lunedì 12: Concerto di musica radiofonica, diretto dal maestro U. Benvenuti, alla Fenice.

Mercoledì 14: Concerto di musica tedesca alla Fenice, organizzato sotto il patronato dell'ambasciatrice di Germania a Roma, con l'orchestra Filarmonica di Dresda diretta dal maestro Adolf Busch, con esecuzioni di musiche di E. Toch, P. Hindemith, G. Mueller, P. Graener e A. Busch.

Giovedì 15: Esecuzioni al teatro Goldoni, con l'orchestra della Fenice diretta dal maestro Votto e dal maestro Calusio, e con la messa in scena di Guido Salvini del *Combattimento di Tancredi e Clorinda*, cantata profana di Monteverdi, nella riduzione del maestro Alceo Toni, della *Passione di Nostro Gesù Cristo* dell'Anonimo, trascritta e ridotta da Fernando Liuzzi, e di *Il caffè*, cantata da camera di Haydn, ridotta dal maestro Aldo Finzi.

Intorno alle opere da camera, delle quali, come si vede, saranno dati parecchi saggi, il maestro Lualdi, che presiede il Comitato del Festival, e ha promosso la realizzazione di tali opere, ha espresso così il suo pensiero:

«Una delle più attraenti novità del Festival è l'opera da camera; opera che costituiscono uno spettacolo armonioso, breve, espressivo, e il quale hanno collaborato artisti come Respighi, Casella, Casavola, Malipiero, De Falla. Il pubblico è forse stanco e sazio, chiedo sì se sempre a ragione, del melodrammi a «lungo metraggio», macchinosi per l'impiego di grandi masse, di gran numero di artisti, di numerosi scenari, costumi, cori, danzatrici.

«Ed ecco l'opportunità di offrire a questo pubblico, spettacoli di genere assolutamente differente dal consueto, che siano l'espressione del nostro spirito moderno o che rispecchino speciali epoche artistiche spettacoli agili e semplici nei mezzi, rapidi e variati nel loro insieme. Questo genere d'arte riesce oggi nuovissimo; e pertanto ha un passato glorioso e fortunatissimo nel nostro '600 e '700, del quale ci sono conservati modelli insigni che quasi nessuno conosce».

L'idea dell'opera da camera è sorta anni fa in Adriano Lualdi, per il qual genere, oltre che *Le furie d'Arlecchino*, che nei teatri, in dischi, nelle edizioni, è ormai popolare, egli ha scritto *La graticola*: un'opera-balletto della quale è protagonista proprio la graticola, la bestia marina che vive sulle rive dalmate e che la leggenda vuole facile alla commozione musicale. Le caratteristiche per dir così fisiche delle opere che formano per ora il repertorio del teatro dell'opera da camera, con le quali si inizia l'esperimento diretto alla generalità del pubblico, sono molteplici, ma si possono condensare in cinque punti: 1) l'orchestra è ridotta al numero massimo di 25 esecutori; 2) il coro è abolito: 3) i cantanti possono essere 4 per ogni opera; 4) è ammesso un gruppo di almeno otto danzatrici da utilizzare sia nelle opere che le esigono, che nei balletti-opera; 5) i quali devono essere in un atto e non oltrepassare la durata di mezz'ora all'incirca, in modo da permettere l'esecuzione di tre o quattro opere in una intera sera.

La 3ª Mostra agricola e industriale

inaugurata a Lecce

Lecce, 22 notte.

E' stata inaugurata la III Mostra quinquennale agricola-industriale, che è una rassegna di quanto il Leccbese produce in ogni campo.

Alla cerimonia inaugurale hanno presenziato il Podestà ing. Vencesiao Pizzorno, il segretario federale cav. uff. Proserpio in rappresentanza del Partito, il comm. Frattaroli in rappresentanza del Prefetto, il segretario politico rag. Gilardenghi col direttorio, tutte le personalità cittadine, i rappresentanti dei Consigli Provinciali della Economia di Como, di Bergamo e di Varese, il presidente della Commissione esecutiva della Mostra ing. Badoni con l'intero Comitato. Il Podestà ing. Pizzorno ha tenuto il discorso inaugurale, per esaltare lo sforzo fatto dalla città in questo difficile momento, per illustrare la importanza delle industrie più caratteristiche della zona ed i progressi compiuti nel quinquennio decorso dall'ultima Mostra e per bene augurare all'avvenire della città. Quindi ha parlato il comm. Fraccaroli, per recare il saluto del Prefetto e del Governo.

In seguito, le Autorità hanno visitato la Mostra. Sono circa duecento gli espositori delle diverse branche della attività produttrice industriale e quasi altrettanti sono gli agricoltori. Imponente è stato l'apporto degli industriali metallurgici e meccanici. Forse non è noto che qui si costruiscono parti di navi da guerra, catene e ancore enormi per la marina, funi metalliche capaci di sopportare una trazione di 38.000 chilogrammi, gruee a ponte di enorme portate, ponti di ferro, teleferiche, gassometri.

Nel campo della cromolitografia, ha qui il maggiore stabilimento la più importante società italiana.

Se l'industria della filatura della seta è declinata, fiorisce ancora invece l'industria della torcitura e della tessitura della seta; come pure qui sono importanti fabbriche di tessiture di altri filati. Uno stabilimento locale fabbrica, a milioni di metri, il velluto adoperato nelle prime e nelle secondi classi ferroviarie.

Ma anche l'industria della terra fiorisce. L'agricoltura ha seguito il più celere ritmo imposto dalla Terra, volontà del Regime; ma preminente è l'industria zootecnica, onde va famosa l'altopiano pittoresca Valsassina. Come industria connessa alla zootecnia, importantissima è la industria della fabbricazione dei formaggi, dei quali il gorgonzola valica le frontiere per dirigersi verso i diversi Paesi d'Europa, come anche verso le Americhe e l'Australia.

Accan

CRONACA CITTADINA

Stamane al «Gino Lisa»

L'arrivo dei trasvolatori
del Giro d'Europa

Gli audaci piloti del Giro aereo d'Europa questa mattina, nel loro perigliosa e velocissimo volo compiuto su piccoli apparecchi che ne accrescono la difficoltà e l'interesse, toccheranno Torino. Provenienti da Bellinzona, luogo della prima tappa, essi faranno scalo al Campo «Gino Lisa», per proseguire tosto verso Parigi, ove è segnata la seconda sosta di tappa.

Dopo il primo balzo di ieri l'altro, durante il quale, partiti da Berlino, gli apparecchi hanno sorvolato le Alpi e gli Appennini per raggiungere ieri Roma e per riportarsi a Bellinzona valicando di nuovo gli Appennini e le Alpi, nel volo odierno i trasvolatori dovranno ancora compiere, prima di raggiungere Torino, la traversata della catena alpina. Fatica non piccola e non scevra di sorprese, che mantenerà certamente la appassionante gara.

Come già è stato pubblicato, è stata presa la lodevole decisione di concedere ai torinesi l'ingresso gratuito al Campo, per assistere agli arrivi dei valorosi piloti. Chiunque voglia, perciò, senza sacrificio alcuno di spesa, può assistere all'interessantissimo avvenimento aviatorio.

Il Podestà conte Paolo Thaon di Revel, presidente dell'Aero Club «Gino Lisa», coadiuvato dal colonnello Talamacchi che dirige il Campo, dall'attivissimo segretario rag. Primo, e dagli altri collaboratori, ha inteso, con questa misura, di fare dell'autentica propaganda aviatoria, di far penetrare nelle masse quella che possiamo chiamare la coscienza aviatoria così necessaria al nostro popolo, che vuole mantenersi all'altezza di tutte le conquiste della moderna attività.

A lui ed agli altri promotori di sì nobile iniziativa, va perciò la riconoscenza del nostro pubblico, il quale questa mattina accorrerà certamente con entusiasmo, richiamato dal fascino di così bella, forte e civile competizione.

Da parecchi giorni la Direzione dell'Aeroscalo «Gino Lisa» procede alacremente ai preparativi per l'importante avvenimento, e come è assicurata ogni favorevole circostanza per l'atterraggio dei concorrenti, così sarà provveduto anche perchè il pubblico, naturalmente nei limiti che evitino ogni intralcio alle delicate operazioni, possa comodamente assistere allo spettacolo pieno di ardimento e di poesia.

Senza dubbio, perciò, tutti i nostri sportivi, tutti i nostri appassionati di aviazione, si daranno convegno stamane al «Gino Lisa», per porgere il loro saluto e il loro incitamento ai valorosi piloti italiani, che così brillantemente hanno iniziato la difficile impresa, ed anche, cavallerescamente, per dare il loro benvenuto ai capiti gentili agli altri gareggianti, i quali sentiranno nell'anima di Torino vibrare i sensi della più schietta e civile solidarietà con il valore e l'audacia.

Il controllo al «Gino Lisa», come già è stato detto, verrà aperto stamane alle ore 6; ma con molta probabilità i primi arrivi non avverranno che alle 8-9. Il controllo sarà tenuto aperto, occorrendo, fino alle 22. Il tram che conduce al Campo è quello della linea n. 7, ai cui capolinea fa coincidenza ogni ora (6.30, 7.30, 8.30, ecc.) l'autobus del Nichelino, con fermata all'Aeroporto.

Comitiva di dopolavoristi lionesi in visita a Torino

Una comitiva di dopolavoristi lionesi, in numero di 29, sono partiti sabato mattina da Lione in bicicletta e sono arrivati a Torino nella giornata di domenica. Essi erano accompagnati dal Console generale di Lione comm. Cecchistti, dal Segretario Politico del Fascio di Lione dott. Romeo, e dal Presidente dell'Unione Atletica Italiana e del Dopolavoro, Franciali, di quella città.

Dopo aver fatto tappe a Chambery ed a Modane ed aver valicato il Cenisio, il gruppo è giunto a Torino in ottima forma e senza essere per nulla stanco dal percorso compiuto. Nella giornata di ieri i dopolavoristi hanno visitato tutta la città, soffermandosi a Palazzo Madama e quindi al Parco del Valentino. Nel pomeriggio si sono recati a Superga.

I dopolavoristi sono ripartiti stamane in due gruppi, uno alle ore 4 e l'altro alle 7, sempre per la via del Cenisio diretti a Modane, dove faranno la prima tappa prima di ritornare a Lione.

L'arrivo di trecento Giovani Fascisti
reduci dal Campeggio alpino

Ieri hanno fatto ritorno a Torino trecento Giovani Fascisti che hanno partecipato al Campo del Pian della Mussa.

La giovanissime Camicie Nere, guidate dal cav. Mario Saracino, addetto allo sport, hanno compiuto una marcia di 25 chilometri, facendo a piedi il percorso dal Piano della Mussa a Cores. Da Ceres hanno proseguito in treno alla volta di Torino.

Al Campo sono rimasti ancora 200 Giovani Fascisti, i quali rientreranno a Torino domani sera.

Gita popolare a Crissolo

Per domenica 28 corr., il Dopolavoro Provinciale organizza una gita popolare a Crissolo, ai piedi del Monviso. La quota di partecipazione è fissata in lire 22 per persona. Il programma è il seguente:

Comitiva A. — Partenza da Torino al sabato pomeriggio - pernottamento a Crissolo oppure al Rifugio Q. Sella; il ritorno si effettuerà col sottonotato orario relativo alla Comitiva B.

Comitiva B. — Partenza da Torino (sede Dopolavoro Provinciale, c. Vittorio Emanuele 73) ore 6,15; ore 9 arrivo a Crissolo; gite facoltative al Piano del Re (Sorgente del Po) - Lago Fiorenza - ecc; ore 19,30 partenza per il ritorno; ore 22,15 arrivo a Torino.

Le prenotazioni si ricevono presso il Dopolavoro Provinciale (Corso Vittorio Emanuele 73 Telef. 51-211) sino alle ore 12 di sabato 27.

Il Duce visiterà Torino
entro l'anno

L'annuncio confermato da S. E. De Vecchi

Domenica, in occasione della visita fatta ai Giovani Fascisti torinesi accampati al Piano della Mussa, S. E. il conte De Vecchi di Val Cismon ha tenuto un acclamato discorso, nel quale, quasi rispondendo alle continue invocazioni al Duce da parte delle giovanissime Camicie Nere, ha confermato la notizia dell'imminente visita del Capo del Governo alla nostra città.

Dalle nostre edizioni di ieri riportiamo i passi essenziali della magnifica orazione con quello, appunto, che accenna all'ambitissima visita del Duce.

Il Quadrumviro, dopo aver rilevata la bellezza ideale dell'invocazione al Duce lanciata dai Giovani Fascisti tra la chiostra mirabile delle Alpi, ha così proseguito:

— Le Alpi, come le teorie anime, che hanno qualche cosa ancora in se stesse del monte e del macigno. Lo aspettano e Lo chiamano qui, nel Piemonte fedele. E Lo aspetta Torino, la Regale, la Iniziatrice, che Gli manifesterà, con tutta la sua gente di ogni fatica e di ogni ceto, la propria immensa gioia, e devozione e ammirazione profonde, e un tenace, indistruttibile affetto: Torino, che sempre, sopratutto nelle ore più piene di destino, gli sarà sicura e ferma come è sicuro e fermo il nostro carattere piemontese.

La folla, a questo punto, ha lanciato un grido altissimo: *Viva il Duce! Viva il Duce a Torino!*, e il Quadrumviro, ha soggiunto: — *Il Duce verrà a Torino. Voi lo vedrete entro l'anno.* — L'annuncio è stato accolto con entusiastiche, interminabili ovazioni. Ancora il nome del Capo ha vibrato giocosamente nell'aria, lanciato da mille labbra, sgorgato dai cuori profondi.

— Ma già fra qualche giorno — ha quindi proseguito il Quadrumviro — io porterò al Duce il vostro ardente saluto, così come già ha portato quello della Legione Universitaria accampata ad Usseglio, e certo rivedrò nei suoi occhi balenare la gioia che gli gonfierà il cuore sapendo che voi crescete forti e buoni, sani nel fisico e nello spirito, degni della Rivoluzione fascista e del suo immenso destino, così come mi apparite oggi, accanto al vostro Comandante, il Segretario Federale Andrea Gastaldi, fedelissimo da sempre alla Causa, e accanto ad altri vostri capi che sono vecchie e autentiche Camicie nere e che io ho la gioia e l'orgoglio di avere conosciute e di avere avute al mio fianco nelle ore più gravi.

Quindi, dopo avere ricordate le dure giornate della vigilia ed esaltato l'esempio dei Martiri; incitati i Giovani Fascisti a prometterai ora e per sempre alla Patria ed al Duce, il Quadrumviro ha concluso:

— Giovani Fascisti, figli di questo nostro Piemonte sabaudo, sentinella avanzata di Roma già più che mille anni addietro, qui convenuti sulle Alpi inviolate, promettete che mai nessuno varcherà i limiti sacri della Patria, perchè i vostri petti — come i nostri ieri, oggi e domani — saranno sempre un baluardo più saldo delle rupi che ci stanno d'intorno. E se e quando il Duce lo vorrà, siate — o giovani — come tanti aquilotti dal lungo volo, lanciati a tutte le belle e grandi imprese per la gloria di Roma, dell'Italia e del Re.

Una salve lunga e scrosciante di battimani e ferventi «alalà» al Sovrano ed al Capo del Governo hanno quasi coperta le ultime parole del discorso.

La partenza di S. E. De Vecchi

Ieri sera, con il direttissimo delle 21, è ripartito per Roma S. E. il conte C. M. de Vecchi di Val Cismon, Quadrumviro della Marcia su Roma e Ambasciatore di Sua Maestà presso la Santa Sede.

Ad ossequiare il Quadrumviro si trovavano alla Stazione di P. N. l'on. Biai, il luogotenente generale Clemente Perol, in rappresentanza del Segretario Federale Andrea Gastaldi, assente da Torino, il cav. Chiaberto, membro del Direttorio, il conte Vittorio Prunas-Tola, il prof. Fenoglio della nostra Università, il caponanipolo Orestano della segreteria federale del Partito ed altre personalità.

Con lo stesso treno è pure partito per la Capitale l'on. Maso Biai.

Le merci contingentate
importate dalla Francia

Il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa ricorda agli interessati che le domande per importare merci contingentate dalla Francia nel quarto trimestre 1932 devono essere presentate al Consiglio predetto entro il 31 agosto corrente corredate di distinta in duplice copia regolarmente firmata dei quantitativi delle medesime merci importate dalle Ditte richiedenti in ciascuno dei quattro trimestri dell'anno 1931.

Tale distinta deve essere presentata al Consiglio unitamente alle relative fatture e bollette doganali per il debito controllo.

Partenza di bimbi

Giovedì mattina partiranno per la cura salsojodica a Salice Terme 70 fanciulli e fanciulle delle Scuole Municipali, scelti fra i più bisognosi di tale cura. L'adunata è fissata per le ore 7 Stazione Porta Nuova, lato partenze.

Abbonamenti Speciali
con decorrenza dal 1.o settembre

ITALIA E COLONIE

	Sei numeri	Coll'ed. Invern.
dal 1° settembre al 30 »	L. 5.80	5.60
dal 1° settembre al 31 dicembre »	18.45	21.00

ESTERO

	Sei numeri	Coll'ed. Invern.
dal 1° settembre al 30 »	L. 13.40	15.60
dal 1° settembre al 31 dicembre »	51.45	59.40

Ai prezzi di cui sopra aggiungere cent. 30 per tasse di bollo e quietanza. Raccomandiamo a tutti coloro che inviano l'ammontare degli abbonamenti a mezzo posta, di non dimenticarsi di aggiungere tali spese di bollo.

Due treni con mille pellegrini
partiti per Lourdes

283 infermi assistiti da 144 volontari

Nel primo pomeriggio di ieri sono partiti da Porta Nuova diretti a Lourdes due treni speciali carichi complessivamente di circa mille pellegrini, organizzati dal Comitato nazionale italiano dell'«Opera Pro Palestina e Lourdes», di cui è presidente nostro Melchiorre Cavezzali.

I pellegrini del primo treno, partito alle 14 precise, prevalentemente novaresi, casalesi e vercellesi, sono guidati da Monsignor Castelli, vescovo di Novara, mentre funge da assistente spirituale padre Fasolo. Con l'altro convoglio, sul quale hanno preso posto fedeli di tutta Italia, viaggiano due direttori, don Cavalli e l'avv. Valsecchi, un assistente generale, padre Mauri, nonchè la direttrice del pellegrinaggio signora Finzi-Taddei.

— La più parte dei viaggiatori — ci ha spiegato Monsignor Castelli — è formata dai parenti degli ammalati partiti stamattina da Novara, con un treno verde eccezionalmente colmo di infermi: 283 — cifra mai raggiunta fino ad ora dai «treni verdi» in partenza dall'Italia — assistiti da 144 persone tra infermiere, dame di carità e «brancardiers». Monsignor Giacomo Montanelli, arcivescovo di Vercelli e Primate del Piemonte, ha voluto, come già altre volte negli anni scorsi, accompagnare gli infermi viaggiando sullo stesso treno dove celebrerà personalmente la Messa tanto nell'andata quanto al ritorno. A capo dei numerosi sanitari del «treno verde» è il dottor Pietro Pilato, mentre le dame ed i «brancardiers» sono diretti rispettivamente da suor Elvira Mantica e dal cav. Fasano.

Tutti gli assistenti, compresi i sanitari, hanno, una settimana addietro, partecipato ad una giornata di «ritiro spirituale» dove si sono preparati — anche dal punto di vista della carità — alla loro virtuosissima missione.

Nel treno bis, partito da Torino alle 14,30, oltre ai parenti ed agli amici degli infermi, viaggiavano anche numerosi altri fedeli fra cui molti giovani avviati essi pure al celebre Santuario sorto dinnanzi alla miracolosa grotta di Massabielle dove ogni giorno turbe di credenti convenuti da tutte le parti del mondo, invocano dalla Bianca Regina dei Pirenei come là è piamente chiamata la Vergine, sollievo ai mali della carne ed a quelli dello spirito.

Infermi e pellegrini si tratterranno a Lourdes quattro giorni ed i primi saranno ospitati in un grande e comodo padiglione in muratura, vicino al Viale delle Processioni, detto l'Asile, istituto diretto da un Ordine di Suore appositamente delegato all'importante ufficio.

Tanto per gli ammalati ed i loro assistenti quanto per i pellegrini, il nostro Governo ha concesso, per il percorso in ferrovia dalle stazioni di partenza a quelle di confine con la Francia, la riduzione del 30 % sulle normali tariffe.

UN'OPERA GRANDIOSA E ARDITA

Il mercato per la frutta e verdura
sarà il primo del genere in Italia

L'altro giorno è stata ufficialmente iniziata la costruzione del nuovo grandioso mercato in grosso di frutta e verdura, che, come è noto, sorgerà alla sinistra del corso Stupinigi, sulla via Giordano Bruno, fra il corso Girgenti, la via Montevideo e la proprietà ferroviaria.

La cerimonia ufficiale si è compiuta molto semplicemente nella cosiddetta consegna dei lavori. Un ingegnere del Municipio, dell'Ufficio dei lavori pubblici, ha, in rappresentanza del Podestà, «consegnato» ai rappresentanti della ditta costruttrice il terreno sul quale sorgerà l'imponente edificio. E tutto è finito lì. Cerimonia, se così può chiamarsi, semplicissima e brevissima, intonata allo stile fascista.

Essa, del resto, è stata altresì una cerimonia «pro forma». In realtà, i lavori erano cominciati già da qualche tempo, essendosi provveduto ad una prima sommaria sistemazione del terreno, al trasporto dei materiali sul posto, e simili. Si è, cioè, guadagnato tempo perchè la grandiosa opera possa essere ultimata nel limite previsto, che scade nell'autunno dell'anno prossimo.

Emporia completamente esperto

Ora, come primo lavoro di immediata utilità, si provvederà a installare il binario di raccordo con la vicina stazione ferroviaria di smistamento. Tale binario servirà, a costruzione ultimata, per il trasporto sul mercato della merce: per intanto serve all'impresa per far arrivare sul posto i materiali di costruzione: ferro, cemento, legname, e altro.

Come i lettori sanno, in seguito a diverse pubblicazioni da noi fatte in argomento, la costruzione del mercato è affidata ad una ditta privata, la quale, però, non vi ha una parte semplicemente e, per così dire, meccanicamente esecutiva di un progetto già allestito; essa entra anche nella parte architettonica ed artistica. L'Ufficio tecnico municipale, infatti, ha allestito un progetto di massima del mercato, e le ditte concorrenti all'appalto sono state invitate a presentare progetti definitivi, uniformati però al detto progetto di massima. La scelta è caduta sul progetto dell'ing. Cuzzi, giacchè, per un caso fortunato, esso è stato giudicato il migliore e nello stesso tempo l'impresa che lo ha presentato ha fatto le proposte più convenienti per il Municipio.

Ben diciassette sono state le ditte invitate. Le offerte sono state esaminate da apposita Commissione, formata dal sen. Marozzi e dai rappresentanti della Federazione Fascista del Commercio, della Federazione Provinciale Fascista Agricoltori e del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, sotto la presidenza del vice-Podestà prof. Silvestri.

Tale Commissione ha espresso il parere che il progetto Cuzzi, presentato dalla ditta che aveva fatta anche la migliore offerta, «era quello che meglio teneva conto delle esigenze del servizio del mercato e dell'estetica dell'aspetto, e che pertanto progetto ed offerta di tale ditta potessero accettarsi senz'altro, salvo suggerire alla stessa alcune migliorie nei finimenti, e far ingrandire ed adattare il progetto sulla base della disposizione di massima allestita nel frattempo dal civico Servizio tecnico dei lavori pubblici, in relazione alle maggiori esigenze fatte presenti dalla Commissione in sede di discussione». Sono parole della deliberazione podestarile in data 22 luglio del corrente anno.

In realtà, a giudizio dei tecnici e competenti che lo hanno attentamente esaminato, il progetto si distingue per alcuni lati veramente caratteristici e degni di encomio. E' un'opera ardita e ponderata nello stesso tempo. Non copia alcun altro progetto, pur valendosi di elementi sperimentati con successo in altre località; porta alcuni elementi propri, che gli danno una fisonomia di una certa novità e personalità.

Si tratta di un mercato completamente coperto, tranne che per il piazzale interno. Ora, mercati siffatti — completamente coperti sia per le persone che per le merci — ve ne sono all'estero, ma non ancora in Italia. Esso perciò rimane il primo esempio fra noi.

La terra all'ingrosso

«Mercato coperto», abbiamo detto; ma occorre subito aggiungere «all'italiana». Cioè, con una ammirevole abbondanza di aria e di luce. Il corpo principale del mercato si può dire che è composto da due gruppi di gallerie, poste ai lati del piazzale, sul quale sboccano con le loro ampie aperture; sei di esse sono riservate alla vendita, otto alle strade di circolazione, giacchè questo delle comunicazioni interne dei mercati è uno dei problemi più importanti e delicati. Le gallerie, sebbene lunghe ben cento metri, risultano magnificamente aerate, perchè sono molto alte ed aperte alle estremità. Esse sono inoltre benissimo illuminate, perchè l'autore ha usato l'accorgimento di adottare vaste vetriate verticali, disposte a scala, sui lati. L'esperienza ha infatti dimostrato che le vetrate orizzontali, per l'accumularsi sopra di esse della polvere durante la buona stagione e della neve durante l'inverno, vengono a perdere molto del loro potere di illuminazione. Questo inconveniente con presentano le vetrate verticali; inoltre queste sono anche più comodamente apribili, e ciò concorre notevolmente alla buona aerazione delle gallerie.

Un singolare elemento architettonico è quello costituito da una torre alta 22 metri e di schietto sapore e stile moderno, che si innalzerà nel mezzo dell'ingresso sulla via Giordano Bruno. La torre, oltre ad avere un compito estetico, ne avrà uno anche pratico, giacchè essa conterrà un grande serbatoio d'acqua, per gli usi interni del mercato, serbatoio di compensazione destinato a mantenere inalterata la pressione dell'acqua, anche nel caso che fossero messe in funzione contemporaneamente tutte le bocche locali.

Si può dunque affermare che, sulle disposizioni planimetriche contenute nel progetto di massima municipale, l'ing. Cuzzi ha saputo trovare disposizioni architettoniche e strutturali che assicurano la felice riuscita del mercato, tanto dal lato pratico quanto da quello estetico, così che Torino avrà un altro pubblico edificio degno di una grande moderna città.

Diamo ora alcune delle principali caratteristiche tecniche, quali risultano da apposita relazione e che confermano le informazioni a suo tempo da noi raccolte.

L'area adibita ad uso mercato vero e proprio, è circa di mq. 84.000, dei quali solo una parte da occuparsi subito ed il resto da occuparsi in seguito, fino a raddoppiare l'efficienza del mercato.

Volendo, v'è la possibilità di creare in aree attigue, di proprietà municipale, un grande stallaggio capace di 350 carri e di permettere la costruzione di edifici suscidiari (alberghi, garages) ed eventuali mercati affini all'ingrosso (uova, pollame, ecc.).

La viabilità esterna è assicurata dalle vie Bailila, G. Bruno, Tunisi, corso Stupinigi verso il centro, e da via Bailila, via Pio VII, via Oberdan, via Tunisi verso l'esterno; arterie capaci di allacciamenti tranviari alla rete esistente per il trasporto di persone e di merci. A questo proposito si ricorda che i tram entreranno nell'interno del mercato per trasportare le merci e per riportarle poi ai mercati rionali. Si tratterà naturalmente di tram attrezzati in modo particolare, e ad essi sta già studiando la direzione dell'Azienda Tramviaria. Un altro servizio di tram, all'esterno del mercato, sarà fatto per le persone.

Il gigantesco frigorifero

La viabilità interna è data dal piazzale e da diverse strade di nove e di undici metri di larghezza. Il piazzale scaricatore alla stazione di smistamento viene per ora costruito della lunghezza di 300 metri; ma in caso di bisogno, potrà essere portato a 470 metri.

I magazzini coperti, di circa mq. 60 cadauno, sono per ora 64, ma potranno essere aumentati. Le tettoie riservate ai produttori sono di mq. 10 mila, ma eventualmente potranno essere più estese. Vi sono appositi fabbricati per uffici annonari, igienici e fiscali, per caffè, servizio di banco, ecc., e per alloggio di impiegati e custodi, oltre a tutti i servizi accessori, cioè fontanelle, vasche di lavaggio, latrine, ecc. Intorno al mercato, poi sono previsti fabbricati per negozianti, commissionari e simili.

E' poi previsto un frigorifero, eventualmente a più piani, per vagoni e merci, occupante un'area di circa 16 mila mq. L'ampiezza e capacità di questo frigorifero — una delle parti principali del mercato — è subordinata all'uso ed al compito del mercato.

Come si ricorda, nel progettare il mercato stesso, l'autorità podestarile, anche in relazione al movimento generale economico diretto alla valorizzazione dei prodotti agricoli del nostro paese mediante speciali accorgimenti diretti a facilitarne ed organizzarne lo smercio all'estero, ha posto mente alla opportunità di dare al mercato in grosso della frutta e verdura anche il carattere di centro di raccolta e di esportazione dei prodotti orto-frutticoli del Piemonte, ed eventualmente anche del mezzogiorno d'Italia, verso la Francia ed oltre mare, via Calais e Le Hâvre, nonchè verso il nord, per i transiti del Sempione-Loetschberg e del Gottardo.

Ora, in relazione all'attuazione di questo programma, il frigorifero avrà più o meno vaste proporzioni. Esso, ad ogni modo, potrà far fronte a tutte le necessità; al piano terreno potrà accogliere i vagoni ferroviari e, ai piani superiori da costruirsi eventualmente, le merci.

Il prezzo dell'opera è previsto in nove milioni di lire, esclusa però la costruzione del frigorifero.

Automobilista astigiano
che si farisce le viaggio

Il signor Cielo Luigi, fu Giovanni, di 42 anni, abitante ad Asti, dov'è assai noto, mentre con la sua automobile percorreva la rotabile Poirino-Carmagnola, per un'errore di manovra portava la macchina a urtare contro un mucchio di ghiaia. Lo scossa determinava un brusco sobbalzo nel guidatore che batteva violentemente il capo contro la carrozzeria. Soccorso da alcuni passanti, egli veniva trasportato, prima all'Ospedale di Carmagnola ove riceveva una medicazione provvisoria, quindi al San Giovanni, nella nostra città, dove il prof. Pinardi gli riscontrava la frattura della mandibola e lo giudicava guaribile in 30 giorni

I TRENI POPOLARI
L'attraente visione panoramica
dalle gite di domenica prossima

Il programma delle gite popolari di domenica prossima, 28 corr., è quanto mai vario e interessante; forse è quello più vario e interessante avutosi finora, ed i torinesi ne approfitteranno largamente come merita. Ce n'è, come suol dirsi, per tutti i gusti:

1) Torino-Venezia: L. 33 in seconda classe; L. 22 in terza; biglietto di ingresso alla Biennale L. 1,50. Partenza alle 23,55 di sabato; arrivo alle 6,30 di lunedì; fermate a Verona, Vicenza e Padova. E' una delle gite ormai classiche ed immancabili, ed ha i suoi affezionati che ad ogni domenica si fanno più numerosi.

2) Torino-Genova: L. 15 classe unica; partenza del treno giallo alle 5,25, arrivo alle 23,45; partenza del treno azzurro alle 6, arrivo alle 1,40. Inutile parlare del favore incontrato da questa gita presso i torinesi; basta rilevare il fatto che essa viene effettuata sempre con almeno due treni.

3) Torino-Viareggio-Livorno: L. 46 in seconda, L. 29 in terza; gita facoltativa all'Isola d'Elba, L. 13 per andata e ritorno; partenza alle 23,20, arrivo alle 7,37. Fermate alla Spezia, a Viareggio e Pisa.

4) Torino-Savona-Ventimiglia: Lire 35 in seconda, L. 22 in terza; partenza alle 0, 35; arrivo alle 1,10. Fermate a tutte le principali stazioni balneari fra Savona e Ventimiglia, le stesse praticate domenicalmente dai treni di questa desideratissima gita, e che sono oramai conosciute dai suoi numerosi fedeli.

5) Torino-Trento-Bolzano: L. 56 in seconda, L. 34 in terza, partenza alle 0,30, arrivo alle 8. Fermate a Vercelli e Novara, e, come al solito, a Verona e Trento. Le bellezze del Trentino stanno facendo sempre nuovi proseliti fra i torinesi, ed anche questo treno partirà con un carico imponente.

6) Torino-Bergamo: L. 19 classe unica; gita facoltativa a S. Pellegrino, L. 3 andata e ritorno; partenza alle 5, arrivo alle 0,50. E' questa una gita che si effettua per la prima volta, ma le caratteristiche bellezze di Bergamo vecchia e nuova, e la magnifica metà di San Pellegrino le assicurano un grandioso successo.

7) Torino-Aosta-Pré-St-Didier: Lire 12 classe unica; gita suppletiva Aosta-Pré-St-Didier L. 3 andata e ritorno; partenza alle 6, arrivo alle 23,35. Le fermate sono le solite. La deliziosa valle d'Aosta è una di quelle più ammirate e desiderate dei gitanti torinesi, che ogni domenica prendono d'assalto il relativo treno. E' una di quelle gite di cui più non si potrebbe, ormai, fare senza.

8) Torino-Ormea: classe unica L. 15; partenza alle 5; ritorno alle 23,40. E' di nuova istituzione, e meritava di essere effettuata, giacchè i dintorni di Ormea sono ben noti ai torinesi per le loro allettanti bellezze.

9) Torino-Varallo: L. 12 classe unica; gite facoltative ad Alagna (L. 19 andata e ritorno), a Scopello (L. 10), a Fobello (L. 9); partenza alle 5,15, arrivo alle 0,20. Le tre scampagnate che si possono compiere da Varallo nelle tre celebri località menzionate, basterebbero da sole, all'infuori di quelle che sono le attrattive di Varallo e del Sacro Monte, a collocare la gita fra le più attraenti.

10) Torino-Pinerolo-Torre Pellice: L. 6 classe unica; gite facoltative da Pinerolo (e non da Torre Pellice) a Perosa (L. 2,50 andata e ritorno), a Praly (L. 10); a Fra Catinat (L. 13,50), a Fenestrelle (L. 9,50); partenza alle 6,5, arrivo a Pinerolo alle 7, a Torre Pellice alle 7,40; ritorno a Torino alle 23,10; fermate a Bricherasio e Lucerna S. Giovanni. E' la più economica e la più comoda e breve delle gite di domenica; il che vuol dire che il relativo treno sarà preso d'assalto dai postulanti.

I biglietti per tutte le dieci sopra menzionate gite popolari si possono acquistare questa mattina alle solite biglietterie di Porta Nuova, alle ore 8, cioè due ore più tardi dell'ora per solito praticata.

Il Duca del Mare in visita
alle Istituzioni dell'Ordine Mauriziano

La giornata di ieri a Lanzo

Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, Duca del Mare, Primo Segretario di Sua Maestà per l'Ordine Mauriziano, in adempimento alle funzioni del suo alto ufficio ha iniziato una visita ispettiva alle istituzioni, agli stabili ed ai possedimenti dell'Ordine stesso. Dopo essersi intrattenuto negli scorsi giorni all'Ospedale Mauriziano di Torino, S. E. Thaon di Revel, si è recato nella mattinata di ieri a visitare quell'Ospedale di Lanzo, che fa pure capo all'Ordine. Sull'edificio, situato a mezza collina e che con la sua mole sovrasta la piccola città, adagiata nella valle, una grande bandiera tricolore si agitava al vento. Non è stato così possibile al Duca del Mare di conservare l'incognito e quando la sua automobile ha attraversato il paese, egli è stato salutato romanamente dai passanti che si trovavano lungo la strada.

Il Duca del Mare, che era accompagnato dal gr. uff. Domenico Lanza, direttore generale dell'Ordine Mauriziano, è giunto a Lanzo verso le dieci. Ad attenderlo si trovavano il Podestà, comm. Goglino ed il direttore dell'Ospedale, cav. Visconti. La quotidiana vita dell'istituto non ha subito alcuna modificazione. Trattenutosi qualche istante negli uffici di direzione, il Duca del Mare, mentre ammirava un quadro del conte Giuseppe Cacherano Osasco della Rocca che nel 1765 aveva fondato il nosocomio, ha ricordato e commentato brevemente con grande esattezza di date la storia della più istituzione. Abbiamo così saputo che all'epoca della sua fondazione l'Ospedale disponeva di soli due letti e che soltanto alcuni decenni dopo, mercè le generose offerte del Marchese di Brignole, si era ampliato, così da poter ospitare 12 infermi. Vittorio Emanuele II con munifico gesto acquistava verso il 1853 alcuni terreni e case attorno all'antico stabile e faceva fabbricare dall'architetto Mosca il palazzo nella forma che conserva tuttora. Attualmente più di cinquanta infermi possono essere curati con le medesime esigenze delle grandi città, giacchè l'ospedale è attrezzato coi più moderni e perfetti mezzi scientifici.

Iniziata la visita, le cinque suore che si prodigano nelle giornaliere fatiche a favore degli infermi, sono state presentate al Duca del Mare che ha avuto parole di affettuoso compiacimento per l'opera da loro svolta, e che accompagnato dal dott. Lanteleni, il quale da ventotto anni riveste le funzioni di medico primario e dal dott. Fiore, è passato attraverso le corsie, avendo per ogni degente, come già aveva fatto a Torino, una parola di conforto.

Onorato dai presenti, il Grande Ammiraglio Thaon di Revel, ha poi lasciato Lanzo.

Nel pomeriggio si è recato a visitare le Scuole dell'Ordine a Torre Pellice e l'Ospedale di Luserna. Oggi il Duca del Mare si recherà ad Asola, dove si trova il più antico Ospedale dell'Ordine, e proseguirà per l'Ospizio del San Bernardo. Nei prossimi giorni egli visiterà Valenza e gli altri possedimenti del benemerito Ordine Mauriziano.

Bollettino demografico di Torino

22 agosto 1932-X

NASCITE	17
MORTI	25

I raggiri di uno spostato
col miraggio delle liste nozze

Assegni a vuoto e cambiali non pagate

Di una serie di raggiri, commessi a mezzo di assegni a vuoto, si è reso responsabile — secondo le risultanze della istruttoria sperta contro di lui — tale Antonio Adda, già noto alla nostra Questura per altri fatti del genere.

Il 29 luglio scorso si presentava al Commissario della Sezione Monviso l'orefice Ercole Druziani fu Cesare, di Bologna, di anni 48, abitante in via Venti Settembre 8, il quale narrava che una quindicina di giorni prima, cioè verso il 10 luglio, un suo conoscente, il signor Pietro Moscatelli, di anni 30, abitante in via Artisti 1, si era recato nel suo negozio in compagnia di un giovane dall'aria distinta, vestito signorilmente. Mostrandogli un giornale cittadino, sul quale in realtà risultavano le relative pubblicazioni, il Moscatelli gli narrava che il suo compagno, Antonio Adda, dovendo sposare la figlia di un commissario di P. S., aveva bisogno di acquistare dei gioielli.

L'anello del promesso sposo

Il gioielliere, lieto di poter vendere, in questi momenti di crisi, un po' di merce, si affrettò a far passare sotto gli occhi del cliente i più begli oggetti del suo negozio: dopo circa un'ora di trattative l'affare veniva concluso coll'acquisto di un anello d'oro bianco da donna, un anello d'oro ossellato con pietre bianche e verdi, un orologio e catena d'oro da uomo. L'Adda poi, ordinava anche una vera matrimoniale del valore di lire cento. A saldo di quanto aveva acquistato, l'Adda consegnava all'orefice un assegno di lire 800 sull'Istituto di S. Paolo, con scadenza al 30 luglio.

Alcuni giorni dopo si presentava nuovamente al Druziani il sig. Moscatelli, il quale acquistava un orologio d'argento del valore di lire 75; in pagamento egli rilasciava un assegno a firma dell'Adda, di lire 175, scadente il 28 luglio, che il gioielliere accettò, ritornando al cliente lire 100 differenza.

Questo assegno fu girato dal Druziani a tale Galiarati, abitante in piazza Gran Madre di Dio. 1, il quale, il giorno della scadenza, recatosi all'Istituto S. Paolo per riscuoterlo, ebbe la sgradita sorpresa di sentirsi dire che si nome dell'Adda non c'erano fondi. Egli si affrettò a ritornare dall'orefice Druziani, pretendendone l'immediato pagamento, ciò che l'orefice fece. Convinto però di essere stato truffato, il Druziani si recava, come abbiamo detto, dal Commissario di P. S. al quale narrava l'accaduto, consegnandogli anche l'altro assegno di lire 800 che doveva scadere alcuni giorni dopo.

Il libretto degli assegni

Al Commissario della Sezione Monviso, che lo interrogava, l'Adda rispondeva che aveva rilasciato l'assegno di lire 800 al Druziani perchè sapeva di avere in Banca un deposito di 950 lire. Per ragioni imprevedute, andato a monte il matrimonio con la figlia di un sottufficiale di P. S., e trovatosi in momentanee difficoltà finanziarie, egli aveva ceduto al geometra Edoardo Salerno i due anelli acquistati presso il Druziani, ricavandone lire 190; a mezzo di certo Giulio Piccarolo, abitante in via Saluzzo 23, aveva poi impegnato l'orologio d'oro per la somma di lire 85; affermava inoltre l'Adda di aver regalato la catena d'oro al Moscatelli, quale compenso per l'opera di mediatore da lui svolta presso l'orefice Druziani.

Le indagini esperite con tutta rapidità dai funzionari di P. S. accertavano che le dichiarazioni dell'Adda non rispondevano interamente alla verità, anzi mettevano in chiaro altre sue marachelle. Difatti risultò che l'Adda aveva fatto il 28 giugno u. s. all'Istituto di S. Paolo un deposito di lire 950, ma che lo stesso giorno egli aveva prelevato la somma di lire 938,60, lasciando un residuo di lire 11,40. Nel funzionario inquirente sorgeva, quindi, il sospetto che tale deposito fosse stato effettuato unicamente per entrare in possesso del libretto di assegni e per mezzo di questi, far quattrini. E tale suo convincimento veniva rafforzato dal seguito delle indagini, dalle quali risultava che oltre ai due assegni di lire 800 e di lire 175, rilasciati rispettivamente al Druziani ed al Moscatelli, l'Adda ne aveva messi in giro molti altri, che il cassiere dell'Istituto si era rifiutato di pagare.

L'automobile mancata

Il Moscatelli, interrogato a sua volta, riferiva che l'Adda — che aveva conosciuto quattro o cinque mesi or sono — ai primi di luglio gli aveva narrato che, dovendosi sposare e trovandosi in momentanee difficoltà finanziarie, avrebbe avuto bisogno di essere presentato ad un gioielliere per acquistare degli oggetti d'oro a pagamento dilazionato. Il Moscatelli, che riteneva l'Adda una persona onesta e solvibile, maggiormente convinto di ciò perchè gli aveva detto che doveva fare un ottimo matrimonio con la figlia di un commissario — ed a riprova di questa sua affermazione gli aveva mostrato il giornale sul quale risultavano le pubblicazioni matrimoniali — lo condusse dall'orefice Druziani facendogli acquistare gli oggetti d'oro già noti. Il Moscatelli asseriva non essere vero che l'Adda gli avesse dato la catena d'oro quale compenso per la sua opera di mediazione, come pure che l'assegno di lire 175 gli fosse stato consegnato per lo sconto. Protestava, ad ogni modo, la sua buona fede, dichiarandosi pronto a indennizzare l'orefice del danno patito.

Dichiarazioni analoghe facevano il signor Piccarolo e il geom. Salerno.

Infine, il sig. Paolo Barberis riferiva, difatti, che l'Adda si era rivolto a lui per acqu

ULTIME NOTIZIE

L'incubo della parità navale negli ambienti nazionalisti francesi

Parigi, 22 notte.

Mentre i giornali cominciano ad occuparsi delle grandi manovre italiane, mettendone in rilievo le caratteristiche principali, la «Liberté» torna sulla questione della parità navale tra l'Italia e la Francia, per dedurne che le comunicazioni tra la Francia ed il suo Impero africano sono alla vigilia di essere tagliate.

L'articolista, Luigi D'Orignac, che aveva in precedenza già pubblicato altri articoli ostili alla partecipazione della Francia ad una Conferenza navale, prima che questa abbia per lo meno deciso la costruzione di tre corazzate capaci di distruggere le tre corazzate tipo «Deutschland» che entreranno in squadra nel 1934, si sforza questa volta di mostrare che la situazione francese nei riguardi della flotta italiana è così grave come nei riguardi della flotta tedesca, poichè l'Italia, continuando con ardore e tenacia i suoi progetti di parità navale, è fin d'ora in grado di rendere le comunicazioni della Francia nel Mediterraneo del tutto aleatorie, in attesa del momento prossimo in cui essa sarà definitivamente padrona della rotta Marsiglia-Algeri.

«In questi ultimi giorni — scrive il D'Orignac — la stampa inglese, sotto la firma di uno dei suoi collaboratori navali più distinti, scopriva l'Italia di avere nascoste le sue costruzioni navali ed impostate in cantiere, nel più grande segreto, 14 navi da guerra. Ma Mussolini non si è data tanta fatica: le 14 navi di cui parla la stampa britannica sono state previste nel programma del 1931 e le loro impostazione in cantiere, che ha avuto luogo nel primo semestre del 1932, è inoltre conforme alle disposizioni del Patto franco-italiano del 1.o marzo 1931. Sarebbe dunque perfettamente ingiusto accusare l'Italia di malafede in questo affare; essa usa di un suo stretto diritto e siamo noi che, per quanto avvertiti del pericolo mortale che ci minaccia, non usiamo il diritto nostro.

«Spieghiamoci. Nel 1931 la flotta francese rappresentava 645 tonnellate di bastimenti da guerra e la flotta italiana 400 mila tonnellate. Il 1.o marzo 1931 un accordo interveniva tra la Francia e l'Italia, al termini del quale nel 1936 la flotta francese rappresenterebbe 670 mila tonnellate e la flotta italiana 440 mila: un margine di 230 mila tonnellate in favore della marina francese era suscettibile di calmare i pessimisti più induriti. Ma la flotta francese sarà ancora nel 1936 numericamente superiore ad una coalizione delle flotte italiana e tedesca? Guardiamo da vicino: nelle nostre 670 mila tonnellate del 1936, erano comprese 9 vecchie corazzate di squadra costruite tra il 1910 ed il 1930 e di cui le più vecchie erano, di conseguenza, sul punto di terminare la loro carriera; dunque, 185 mila tonnellate il cui valore combattivo sarà pressochè nullo e che saranno buone per fare dei ferravecchi. Vi saranno pure 9 vecchi incrociatori corazzati costruiti nel 1896 e che aspettano di essere messi a riposo, cioè 113 mila tonnellate senza valore militare; poi, ancora, una cinquantina di vecchi destroyers, torpediniere, cannoniere fluviali o navi speciali: in tutto 60 mila tonnellate; nell'insieme: 365 mila tonnellate di navi senza valore che erano comprese sulla carta nel 1936 nelle nostre 670 mila tonnellate. Di guisa che, se noi avremo costruito nulla fino a quella data, ci rimarrà un totale di 310.000 tonn. di bastimenti atti per fare la guerra. Alla stessa epoca ed alle stesse condizioni le 440 mila tonnellate della Marina italiana saranno ridotte di 4 vecchie corazzate, di 4 vecchi incrociatori e di alcune navi secondarie rappresentanti un totale di 140 mila tonnellate. Di guisa che la marina italiana avrà 300 mila tonnellate di navi atte a far la guerra e in maggior parte nuove. Se noi non reagiremo matematicamente, la superiorità della nostra flotta sulla flotta italiana sarà dunque nel 1936 di 33 mila tonnellate».

A questo punto l'articolista deplora che non si pensi qui a reagire in tempo:

«Noi dovevamo costruire una corazzata di 25 mila tonnellate per rispondere al *Deutschland* tedesco, come ne avevamo il diritto. Questa impostazione in cantiere si impone al più presto. Ma in seguito all'ingiunzione del Ministro del Bilancio e della Commissione delle finanze della Camera, la costruzione del *Dunkerque* è stata abbandonata. Nessuna corazzata è dunque prevista. A forza di attività e di sacrifici, l'Italia ha realizzato la parità con noi per gli incrociatori di 10 mila tonnellate. Essa ha 10 di queste navi come noi. Ma essa ha preso un vantaggio serio nella costruzione degli incrociatori rapidi, corsari temibili. Essa ne ha 10 in compimento o in cantiere, mentre da noi, sempre in seguito a ingiunzioni del Ministero del Bilancio e della Commissione delle finanze, la costruzione, decisa del 1931, di quattro incrociatori da 7000 tonnellate è stata abbandonata. Noi rimaniamo con 5 incrociatori rapidi davanti ai 10 incrociatori italiani della stessa classe. Ci resta, è vero, una superiorità sensibile in sottomarini, ma fin da oggi il margine di 10 mila tonnellate che dovremmo possedere nel 1936 sulla flotta italiana è colmo. Se la messa in cantiere di una corazzata di 25 mila tonnellate e dell'incrociatore corazzato previsto dal programma navale del 1931 non sarà immediatamente ordinata e spinta con la massima attività, quando le nostre vecchie corazzate saranno messe a riposo, cioè fra due anni, la flotta italiana sarà numericamente superiore alla nostra. Riunendo tutti i mezzi di cui dispone — conclude l'articolista — abbandonando l'Atlantico e le nostre navi di commercio al *Deutschland* e alle navi simili, lasciando le nostre colonie difendersi da sole, la nostra marina sarà incapace nel 1935 di assicurare la rotta da Marsiglia ad Algeri. Cacciati dall'Atlantico dal *Deutschland*, i nostri incrociatori saranno pure cacciati dal Mediterraneo dalle squadre italiane. La Francia dovrebbe allora rassegnarsi a diventare una Potenza di second'ordine. E' ciò che avverrà se si continuerà a disinteressarsi delle costruzioni navali come si fa oggi».

Le argomentazioni della Liberté si presterebbero a numerosi rilievi. In primo luogo, si comincia a riconoscere finalmente in Francia che i famosi dati forniti da Tardieu nei suoi memoriali rispondevano in buona parte a dei ferri vecchi e che la pretesa francese di basare il proprio diritto di superiorità sulla superiorità posseduta di fatto all'epoca della Conferenza navale di Londra, era molto, molto arbitraria. In secondo luogo sorge naturale la domanda leggendo qualche frase dotata di buon senso: ma perchè il governo di Parigi non ha firmato quell'accordo del primo marzo di cui aveva approvato i termini essenziali, compiendo uno dei voltafaccia più clamorosi che ricordi la recente storia diplomatica? In terzo luogo i francesi sono convinti che a loro spetta il diritto di specie divina? sull'eventualità di una coalizione italo-tedesca? Ma esiste già un'alleanza militare che a più forte ragione dovrebbe dare a noi il diritto di possedere una flotta superiore a quella francese, l'alleanza tra Parigi e Belgrado.

Ma tolti di mezzo questi motivi polemici alla fine troviamo che con una tesi o con un'altra, con un pretesto o con un altro tutti i giornali ripetono lo stesso ritornello, armarsi, costruire più navi, quasi che la Francia fosse il vaso di terracotta di manzoniana memoria.

Attesa di uno scontro decisivo

tra federali e ribelli paulisti

Rio de Janeiro, 22 notte.

La situazione è invariata nel settore principale, che è intorno al tunnel di Cruzeiro, dove si raccoglie il grosso delle truppe federali: quarantamila uomini, al comando del generale Monteiro, che fronteggiano attualmente un numero pressochè eguale di ribelli paulisti.

Entrambi gli eserciti si sono fortemente trincerati ed attendono il momento favorevole per lanciare un attacco decisivo poichè sembra che ciascuno per tramontare definitivamente le speranze di una soluzione pacifica dell'attuale conflitto.

Sul resto del fronte si è verificato qualche scontro di portata locale. Reparti lealisti sono riusciti a impadronirsi di Monte Siam e ora avanzano lentamente nel settore orientale.

Entrambi i contendenti cominciano a risentire i rigori della stagione, già notevoli in questo paese, specialmente per il fatto che le truppe operano a un'altitudine di circa mille metri.

Viva emozione in Germania

per la condanna a morte di cinque nazionalsocialisti

Tumulti e saccheggi - Verso lo stato d'assedio?

Berlino, 22 notte.

Si hanno oggi due importanti sentenze di Tribunali speciali contro il terrorismo, istituiti dalla recente ordinanza presidenziale. A Brieg è terminato il processo contro i 40 Alfieri del Reich ritenuti responsabili della sanguinosa giornata di Uhlau. Dalla discussione è risultato provato il premeditato attacco contro i nazional-socialisti e che degenerò in una sparatoria generale anche contro la Polizia.

24 degli accusati sono stati ritenuti responsabili e condannati a pene varianti da 8 anni a 3 mesi di prigione. A quattro essi è stato condannato il capo degli Alfieri del Reich di Uhlau, Bloch; e a tre il capo degli Alfieri del circondario, Duralck. Tutti gli altri sono stati assolti per insufficienza di prove.

Più grave è la sentenza che si è avuta a Beuthen da quel Tribunale speciale, davanti al quale erano accusati sette nazionalsocialisti per l'uccisione del comunista Pieszuch, ucciso nella propria abitazione nella notte fra il 9 e il 10 a Potempa. Cinque accusati sono ritenuti colpevoli di assassinio, e due di complicità. Il Tribunale, accogliendo la domanda del P. M., ha condannato i cinque principali inflitti alla pena di morte.

Circa la immediata impressione di disparità dei due giudizi, che la stampa di destra naturalmente rileva, bisogna per la verità osservare che i due giudizi sono stati pronunziati su una base giuridica diversa: dappoichè mentre i due Tribunali speciali che hanno giudicato sono stati istituiti dalla medesima ordinanza del 9 agosto, il Tribunale di Brieg per quanto riguarda la pena doveva però giudicare in base al codice penale regolare, mentre quello di Beuthen doveva applicare gli inasprimenti della pena, fino alla pena di morte, di sposti dall'ordinanza stessa. E ciò perchè i fatti di Uhlau erano accaduti precedentemente, e quelli di Beuthen appunto nella notte dal 9 al 10, e cioè cadevano sotto l'impero dell'ordinanza nuova.

Ma la sentenza di Beuthen sembra avere creato una situazione delicatissima, della quale non è possibile prevedere gli sviluppi. Già era prevedibile e preveduta che un'eventuale sentenza di morte avrebbe provocato la più viva agitazione nel campo nazionalsocialistico; a qualche sintomo se ne era avuto oggi stesso subito dopo la richiesta del P. M., di modo che la Polizia aveva già preso gli adeguati provvedimenti e le misure opportune per mantenere l'ordine.

Infatti mentre nell'aula la sentenza è stata ascoltata nel più assoluto silenzio, una grave agitazione si è invece diffusa non appena la folla — in gran parte di nazionalsocialisti — che stazionava davanti al palazzo del Tribunale ne ha avuto conoscenza. E l'agitazione si è diffusa come un lampo per la città. La folla davanti al Tribunale con le braccia levate e i pugni stretti ha gridato: «Heil, heil Hitler». La Polizia ha dovuto durar fatica a sgombrare le adiacenze, e ha dovuto più volte respingere i tentativi della folla, fra cui erano molte camicie brune, di penetrare nel palazzo. Ben presto però la Polizia riusciva ad aver ragione di questo tentativo, e nelle adiacenze del palazzo del Tribunale la tranquillità veniva ristabilita, ma le dimostrazioni continuavano nel resto della città.

Assalti sono stati dati a redazioni di giornali socialdemocratici, come il *Vokablatt*, e del Centro come la *Oberschlesische Zeitung*, e altri. Negozi di israeliti sono stati assaliti, e ne sono stati infranti i vetri. Un israelita è stato denudato e bastonato a sangue per la strada. Il capo della squadra d'assalto della regione, deputato Heines, ha arringato la folla da un balcone, con un discorso in cui ha dichiarato che prima che questa sentenza sia eseguita, la Germania si solleverà; e se la sentenza sarà eseguita la liberazione della Germania partirà da Beuthen.

Egli ha concluso il suo discorso ammonendo le squadre d'assalto alla tranquillità e alla calma. In serata le squadre d'assalto hanno cominciato a ripartire in camion per i luoghi donde si mattino erano venute per l'adunata. La città è percorsa da pattuglie. Si dichiara che le Autorità, prevedendo l'aggravarsi della situazione, considerino la possibilità della dichiarazione dello stato eccezionale.

A Berlino la notizia di questi fatti ha destato impressione, viene considerata con serietà la situazione che ne deriva. Al Presidente del Reich e al Cancelliere sono pervenuti telegrammi del deputato Frank in nome della direzione del partito nazional-socialista in cui si protesta energicamente contro la sentenza. Si osserva in questi circoli come la situazione ai presenti particolarmente difficile per il fatto che, per espressa disposizione della ordinanza in base alla quale il giudizio ha avuto luogo, nessun appello è possibile (possibile sarebbe solo una procedura di revisione in base a nuovo materiale di prova) cosicchè si deve venire alla esecuzione della sentenza (per la quale però non è previsto alcun termine fisso) quando non intervenga la grazia che è di competenza del Paese e perciò in questo caso del Cancelliere von Papen nella sua qualità di Commissario per la Prussia.

Le edizioni notturne dei giornali dicono di attingere a fonte competente che nelle sfere ufficiali si dichiara che le Autorità del Reich sono decise di arrivare alle estreme conseguenze al fine di sostenere l'Autorità dello Stato. Il che, secondo l'interpretazione di questi giornali, vorrebbe dire che si sarebbe senz'altro per l'esecuzione della sentenza! Negli stessi circoli si dichiarerebbe che l'ordinanza in base a cui il giudizio ha avuto luogo era stata da parecchie parti richiesta, e che quando è uscita è stata anche giudicata poco severa. D'altro canto, in contrasto con tutto questo, si osserva opportunamente che per una procedura di grazia il Governo avrebbe appiglio nella dichiarazione fatta dal rappresentante stesso della legge all'atto stesso in cui chiedeva la grave pena, il quale ha chiuso la sua arringa dicendo che la sentenza in questo processo deve essere rimessa alla grazia e alla comprensione dello Stato.

G. P.

La pena di morte per Sanjurjo

chiesta dal Procuratore della Repubblica

Madrid, 22 notte.

Il Procuratore Generale della Repubblica presso il Tribunale Supremo ha presentato le conclusioni della sua requisitoria contro i capi del fallito pronunciamento nelle quali chiede la pena di morte per quattro imputati e cioè il generale Sanjurjo, il figlio di questi capitano Sanjurjo, il generale Garcia De Herrans, e il colonnello Infante.

Come vi lasciavamo prevedere queste sanzioni sono state immediatamente mitigate nella domanda della reclusione perpetua per i capi del movimento ad eccezione del solo generale Sanjurjo per il quale si rappresentante della legge mantiene la richiesta della pena capitale. Vivi commenti ha provocato la destituzione, in pieno svolgimento dell'istruttoria, per i fatti sediziosi del giudice speciale che dirigeva le indagini intorno agli episodi di violenza di Granada, mentre d'altro canto il giudice speciale di Siviglia ha ordinato l'arresto del Governatore civile di quella provincia, Valera Valverde, che fu, come è noto, destituito dall'effimero Governo di Sanjurjo e arrestato dagli ufficiali rivoltosi per essere liberato finalmente dalle truppe repubblicane.

L'ex-Governatore il cui atteggiamento durante il movimento militare aveva già dato adito a sospetti abbastanza gravi, è isolato e vigilato permanentemente da una sentinella. Tutti i giornali repubblicani approvano calorosamente la legge straordinaria votata ieri l'altro dalle Cortes per l'espropriazione totale e senza indennizzo delle proprietà rustiche di tutte le personalità più o meno direttamente implicate nel recente complotto. Come già dicevamo, alla misura si attribuisce un carattere non solo politico ma economico-sociale. Per farsi una idea infatti dell'importanza che essa avrà nei suoi effetti pratici bisogna pensare che il numero degli implicati nel pronunciamento è grandissimo, e che tra essi figurano i nomi dei maggiori latifondisti di Spagna quali ad esempio il duca di Medinaceli, il duca d'Alba nelle cui mani è una buona parte della fortuna rurale di questo Paese. La misura punitiva avrà quindi praticamente un carattere generale, come lo attestano anche le interpretazioni esplicite che le danno i bollettini ufficiali.

«La Costituente — scrive la repubblicana «Ahora» — discuteva da parecchie settimane il progetto di riforma agraria incamminato, grazie agli sforzi intensi dei conservatori che rispettano il regime, verso una soluzione di transazione. Il colpo di mano di Sanjurjo ha buttato tutto all'aria. In 24 ore il Governo autorizzato da un articolo della Costituzione e appoggiato dalla Camera, si è messo ad espropriare le terre senza indennità. Un altro tentativo monarchegginte e non sarà il Governo ma la massa dei contadini ribelli che imporrà il castigo ai nemici del regime».

Aggiungiamo che negli ambienti ufficiosi si attribuisce alla impressione prodotta dal decreto di espropriazione delle terre il nuovo ribasso dei valori e della peseta

I conflitti economici in Inghilterra

I lavoratori dei trasporti minacciano lo sciopero

Londra, 22 notte.

Una nuova vertenza industriale sta minacciando l'Inghilterra, ed in particolar modo Londra. Oggi si è avuta una riunione della Federazione dei lavoratori dei trasporti per discutere la situazione creatasi dal rifiuto di 25 mila conducenti di omnibus di accettare la riduzione dei salari annunciata dalla Società Generale degli omnibus di Londra. Il 25 per cento degli uomini aveva votato contro l'accettazione del nuovo contratto di lavoro, ed una maggioranza del 75 per cento era favorevole ad uno sciopero immediato. Si prevede però che consigli più moderati prevarranno, e che la risposta della Compagnia degli omnibus sarà una offerta di ulteriori negoziati. Proclamare lo sciopero dipenda dal Comitato esecutivo delle Trades-Unions da cui dipende la concessione dei sussidi in tempo di sciopero.

La riduzione dei salari proposta dalla Compagnia prevedeva: 3/8 di penny all'ora per gli autisti, 1/4 di penny per i conduttori, mezzo penny per i meccanici, e 1/4 di penny per gli altri lavoratori. Per gli autisti e conduttori la riduzione equivarrebbe ad 1 scellino e mezzo, e 1 scellino per settimana rispettivamente. La protesta dei lavoratori degli omnibus è sorprendente in quanto identiche riduzioni sono state accettate dai lavoratori del servizio pubblico aereo, dalle Ferrovie sotterranee della Metropoli. Vi è il pericolo che se i lavoratori addetti agli omnibus rifiutano, anche i lavoratori delle Ferrovie sotterranee rompano il nuovo contratto.

Le imprese dell'«Artiglio»

Storia di cannoni e di corsari

Il comm. Quaglia al Ministro Leygues

Parigi, 22 notte.

Siccome alcuni giornali stranieri si erano mostrati impressionati per una notizia venuta da Londra affermante che dei banditi che avevano preso posto su di un vapore si proponevano di attaccare l'*Artiglio* quando questo avrebbe fatto rotta su Plymouth con un nuovo carico d'oro, e si aggiungeva che il capitano dell'*Artiglio* aveva armato il suo battello con cannoni e mitragliatrici e chiesto il concorso di torpediniere della seconda squadra, un telegramma da Brest annunzia che l'*Artiglio* è partito ieri senza avere a bordo armi.

Il Comandante Quaglia che, come è noto, ha apportato il salvataggio dell'*Artiglio* e del *Rostro* alla Marina francese in occasione della catastrofe del sottomarino *Promithée*, ha inviato al Ministro della Marina Leygues la seguente lettera datata da Genova, 15 agosto:

«Signor Ministro, mi scuso di non aver risposto finora alla di Lei lusinghiera lettera dell'8 corrente giuntami a Brest quando io ero in alto mare a bordo dell'«Artiglio», e che mi ha raggiunto soltanto oggi qui a Genova. Voglia permettermi di esprimerle la mia profonda riconoscenza per le alte ricompense che Ella ha avuto la bontà di fare attribuire a me e ai miei collaboratori per il nostro concorso ad un'opera di umanità. Io la prego di voler essere interprete presso il Governo della Repubblica dei devoti ringraziamenti che esprimo a mio nome e a nome dei miei collaboratori. Sono poi particolarmente riconoscente per le sue felicitazioni personali e per quella della Marina francese, e la prego, Signor Ministro, di gradire l'assicurazione dei miei più devoti sentimenti. - Firmato: Giovanni Quaglia».

Mollison ritorna in volo in Europa

La partenza ad oggi?

Londra, 22 notte.

L'aviatore Mollison ha fatto oggi da New York alcune dichiarazioni telefoniche ai giornali di Londra sulle sue intenzioni circa il volo di ritorno.

Mollison non ha ancora deciso se farà un balzo unico o se il volo lo farà in due tappe facendo scalo a Porto Grazia. Egli tiene segreto il giorno della sua partenza da New York; ma essa potrebbe però avvenire anche domani. Mollison afferma che il suo apparecchio è in perfette condizioni, e ritiene che il viaggio di ritorno in volo sarà molto più semplice e facile del viaggio di andata, e questo per l'aiuto dei venti favorevoli.

L'onomastico della Regina

Ringraziamenti per gli auguri di Roma

Roma, 22 notte.

S. M. la Regina si è compiaciuta di rispondere all'augurio che il Governatore le ha inviato in nome di Roma per il suo onomastico, con il seguente telegramma:

«Ringrazio cordialmente la cittadinanza romana per il suo augurio che, come sempre, mi è giunto particolarmente gradito. - Elena».

Omaggio al Capo del Governo

Roma, 22 notte.

Il comm. Augusto Zucconi, Direttore della Casa Editrice Desclée e C., ha presentato in omaggio a S. E. il Capo del Governo la parte seconda del XIV volume della grande «Storia dei Papi» del barone L. von Pastor. S. E. il Capo del Governo ha gradito l'omaggio.

Due bimbi affogano in un fiume

nel tentativo di salvare il padre

Ancona, 22 notte.

In una straziante disgrazia, dovuta all'amore filiale, hanno perduta la vita due fratellini: Elio Ragni, di 11 anni ed Eleonora di 10. Essi si erano recati dalla vicina Jesi alle foci del fiume Esino, presso Falconara, per trascorrervi una mezza giornata e prendere un bagno, unitamente al padre loro, a nome Guglielmo, di 40 anni, commerciante.

I due bambini erano già ritornati a riva, quando il genitore, spinto lontano dalla corrente, correva pericolo di annegare. La località era deserta ed i due piccini, udite le grida del padre, che invocava soccorso, senza perdere tempo, benchè inesperti del nuoto, si gettarono in acqua nel nobile intento di riuscire a compiere il salvataggio, ma lo slancio dei fratellini ha costato loro la vita. Infatti, appena scesi nel fiume, un gorgo violento li ha ingoiati e la corrente li ha trascinati lontano ove sono stati raccolti quando già erano in condizioni pietose. Il padre, invece, è stato salvato da tale Enrico Mancinelli. I due infelici sono stati trasportati al nostro Ospedale a mezzo dell'autoambulanza della Croce Rossa, ma lungo il tragitto hanno cessato entrambi di vivere.

Giovane donna uccisa a coltellate

dal cinquantenne marito ubriaco

Milano, 22 notte.

Grande impressione ha prodotto in città la scoperta del delitto compiuto nello stabile di via Marina. L'impiegato di finanza Giuseppe Lazzari, di anni 50, ha ucciso, in un momento di follia, una giovane donna che aveva sposato una quindicina di giorni fa, la ventitreenne Teresa Armano, nativa di Udine. Ieri sera, il Lazzari, impugnato un coltello da cucina, ha colpito la donna numerose volte; quando l'infelice esalava gli ultimi respiri, l'assassino si è dato alla fuga. Ma è stato assalito dal timore che l'impiegato non avesse che poche lire in tasca al momento della fuga; quindi egli non può essersi allontanato troppo da Milano.

Il movente del delitto dovrebbe ricercarsi nel convincimento maturato dal Lazzari, convincimento che formava per lui quasi una ossessione, che la giovane moglie fosse stata la causa del suo licenziamento dall'ufficio tecnico di finanza presso il quale era occupato in qualità di esattore. Poichè la donna, prima che il Lazzari la portasse all'altare, conduceva una esistenza delle più rimprovevoli, il Lazzari aveva formulato nella sua mente ottenebrata dalla fama che stava per sopravvenire il sospetto che, appunto il passato della donna, nonostante egli avesse cercato di farlo dimenticare con il matrimonio, fosse stata la causa principale del grave provvedimento preso a suo carico.

Altre, invece, sarebbero le causali del di lui allontanamento: il Lazzari, per sopperire alle necessità della piccola famiglia, avrebbe commesso azioni scorrette, trattenendosi piccoli incassi fatti per incarico dell'ufficio di finanza. Quando infatti la direzione ebbe la prova di quel che era accaduto, annunziò al dipendente il licenziamento, senza per altro indicarne le cause; e ciò per un vivo senso di pietà verso lo sciagurato. Il Lazzari ha creduto, invece, che regolarizzando la sua unione con l'Armano, avrebbe aventato il pericolo di rimanere senza lavoro. Il 4 agosto egli impalmò la donna e si è creduto con ciò sicuro. Dell'avvenuta regolarizzazione della sua relazione con la donna, il Lazzari dava infatti immediata notizia ai superiori.

Ma in questi giorni il Lazzari riceveva dalla direzione dell'ufficio tecnico di finanza l'ingiunzione di lasciar liberi i locali che la direzione stessa gli aveva concessi, in uso di abitazione, in via Marina 5. La direzione, per maggiormente tutelare i suoi diritti, aveva anche interessato la sezione di P. S. di via Settala al compimento dello sfratto.

Stamane un funzionario di P. S., accompagnato da un agente, come si è accennato, si era recato all'abitazione del Lazzari per impargli lo sfratto; è stato così che si scopriva l'orribile delitto. Constatato che nessuno rispondeva ai richiami, gli agenti, attraverso i vetri nella modesta cameretta a piano terreno, scorgevano, inanimate sul letto, il corpo di una donna completamente vestita. Penetrati nell'interno dell'abitazione, dopo aver sfondato la porta d'ingresso, gli agenti non tardavano a constatare che la donna, l'Armano, era ormai cadavere.

Il disordine dell'abitazione, le macchie di sangue lasciavano facilmente supporre che tra la vittima e l'assassino si sia svolta una furiosissima lotta, da nessuno avvertita dato il luogo solitario in cui è l'abitazione. Colpita replicatamente in varie parti del corpo, e pare più profondamente alla gola e al petto, la donna si è abbandonata sul letto, dove la morte l'ha colta. Compiuto il delitto, dopo essersi lavate le mani intrise di sangue, in un secchio d'acqua, il Lazzari si dava alla fuga.

La tragica scena è stata così ricostruita. L'Armano, colta da un sentimento di generosità, aveva deciso di abbandonare il marito per non aggravare ancora la critica situazione in cui il Lazzari era venuto a trovarsi.

Ieri sera l'impiegato, rincasando avvinazzato, come ha potuto constatare un testimone, ha trovato la donna vestita e pronta a lasciare la casa. Tra i due deve essere scoppiata una violenta discussione; ad un certo momento, la giovane deve essersi anche tolto l'anello matrimoniale, gettandolo ai piedi del marito, perchè il cerchietto d'oro è stato ritrovato sotto il cassettone. Forse questo gesto ha determinato il furore omicida del Lazzari, il quale, afferrato il coltello rinvenuto poi in un vecchio mobile, ha colpito la donna furiosamente, come un pazzo.

Compiuto il delitto, era poi uscito tranquillamente per recarsi a bere in una osteria di via Canonica e per andare poi a dormire in un albergo di piazza Fontana.

Alle 10,30 di stamane, poco prima che gli agenti giungessero all'albergo stesso per procedere a di lui arresto, l'assassino si allontanava, facendo perdere le tracce.

Il Lazzari sarebbe stato però visto nel pomeriggio di oggi, in un bar di Porta Venezia, dove avrebbe acquistato alcuni gettoni telefonici. Nell'abitazione dell'assassino sono state rinvenute alcune lettere, scritte dalla donna all'amante. L'Armano era stata arrestata perchè contravventrice al foglio di via e condannata a un mese di detenzione. Esso invocava nei suoi scritti, l'intervento del Lazzari, perchè la pena venisse sospesa, date le già corse intese di matrimonio; ma l'impiegato non otteneva nulla dalla Autorità. Scontata la pena, l'Armano veniva tradotta al suo paese, ma essa ritornava immediatamente a Milano, per sistemare la sua posizione con lo sposare il Lazzari.

La salma dell'Armano è stata trasportata, per i rilievi, alla camera mortuaria del cimitero monumentale, dove domani sarà sottoposta ad autopsia.

Tre bagnanti affogano nel Ticino

Gallarate, 22 notte.

La giornata di ieri è stata funestata da ben tre sciagure: verso le ore 9,30, nella succintala località, si gettava in acqua il ventunenne Umberto Mariotti, da Legnano. Dopo essersi spinto per una diecina di metri al largo, il poveretto veniva colto da improvviso malore e travolto dalla corrente. Il cadavere è stato ripescato poco dopo.

Verso le ore 14,30, l'aviere Mario Borga, dell'Aeroporto di Lonate Pozzolo, sempre nella località suddetta, si spogliava e si gettava nell'acqua. Travolto dalla corrente il povero giovane non riusciva più a raggiungere la riva. Il cadavere non è stato ancora ripescato.

La terza disgrazia si è avuta verso le ore 15,30, e ne è rimasto vittima il ventenne Pietro Giani, da Cassano Magnago. Anch'egli, allontanatosi dalla riva, forse perchè colto da improvviso malore, non riusciva a mantenersi a galla e annegava miseramente. Il cadavere è stato ripescato.

Costituzione di Consulte nell'Alessandrino

Alessandria, 22 notte.

Con recente decreto, S. E. il Prefetto della Provincia di Alessandria ha proceduto alla costituzione delle Consulte Municipali dei seguenti comuni: Cerreto d'Asti, Cocconato, Castagnole d'Asti, Pontestura, Agliano d'Asti, Fubine, Castagnole delle Lanze, Moncalvo d'Asti, Capriata d'Orba.

Oscuro assassinio nel Genovese

Il cadavere, martoriato di una donna rinvenuto in un cespuglio

Genova, 22 notte.

Nel pomeriggio di ieri un contadino, mentre si recava a falciare dell'erba nei pressi di Nervine, o precisamente in località Gallo di Roccatagliata faceva una raccapricciante scoperta. Seminascosto in un cespuglio, egli rinveniva il cadavere di una donna, dell'apparente età di circa venti anni, col cranio fracassato ed in stato di avanzata putrefazione. Presso il cadavere della sconosciuta il suolo rinvenuto un orecchino d'oro con brillanti accanto ad alcuni capelli. Il cadavere porta al dito anulare della mano sinistra l'anello matrimoniale e in un dito dell'altra mano, un anello con brillanti.

I carabinieri di Recco hanno iniziato subito le indagini; stamane si è recata sul posto l'Autorità di P. S. Sembra intanto accertato che la giovane donna sia la vittima di un efferato delitto compiuto a scopo di vendetta, giacchè, come si è detto, sono stati trovati addosso al cadavere alcuni preziosi. Un sanitario, subito chiamato, visitato il cadavere della sconosciuta, ha dichiarato che la morte dell'infelice giovane risale a circa dieci giorni.

Solo questa sera si è potuto identificare la vittima e trarre in arresto il presunto colpevole. La morta è la ventenne Elena Gardella, sposata da otto mesi con il cameriere Luigi Dondero, abitante in frazione Donderi a Torriglia. I Carabinieri, sospettando che autore del delitto sia appunto il marito della Gardella, lo hanno tratto in arresto. Proseguono intanto le indagini per accertare le causali del fosco dramma. A quanto pare, il Dondero sospettava della fedeltà della moglie; egli avrebbe confessato ad alcuni amici che se avesse accertato il suo tradimento, le avrebbe inflitto una durissima lezione.

Disgrazie della strada nel Biellese

Biella, 22 notte.

Un investimento automobilistico è avvenuto presso il Villaggio Rivetti di Vigliano. Il tessitore Giovanni Benotti, di 44 anni, mentre faceva ritorno alla sua abitazione, proveniente dalla fabbrica dove lavora, è stato urtato e gettato a terra da un'automobile. Fortunatamente l'autista ha dato immediatamente mano ai freni, riuscendo così ad evitare una maggiore disgrazia. L'investito, raccolto e trasportato all'Ospedale, è stato medicato delle ferite, contusioni ed escoriazioni riportate.

Un'altra vittima della strada è stato il tipografo torinese Giuseppe Campara, di 17 anni. Egli tornava in bicicletta da un'escursione, quando, attraversato il paese di Gagliarico, è stato urtato e gettato a terra da un'automobile. Ha riportato varie ferite e contusioni, che gli sono poi state medicate all'Ospedale della nostra città.

Richiede d'essere arrestato

dovendo scontare una condanna

Voghera, 22 notte.

Ai carabinieri di Rivanazzano, si è presentato un individuo, il quale ha loro richiesto di essere fermato ed arrestato almeno per qualche tempo.

Naturalmente il postulante, il per il, è stato scambiato per un pazzo; ma per superare la titubanza dei brigadiere, che stava interrogandolo, ad un tratto, l'individuo si è presentato, aggiungendo fra l'altro di essere ricercato, dovendo scontare una condanna di circa due anni per furto. In seguito agli accertamenti subito esperiti, le sue dichiarazioni sono risultate esatte: l'individuo, che è certo Giuseppe Donadoni, nativo di Bergamo, è stato quindi passato alle carceri.

Ultime finanziarie

La quotazione della sterlina a New York

New York, 22 notte.

La sterlina ha ricevuto a 3,46.

Londra, 22 sette.

Il cambio su New York ha chiuso a 3,46125.

Borsa di New York

Quotazioni del giorno 22 Agosto 1932-X

OBBLIGAZIONI ITALIANE

Prestito Italiano 7 %	d. 71 1/2	
L. Potat. 7% 1947	d. 86	L. 99 1/8
Id. id. 1937	d. 95 3/4	L. 96
P. Milano 6.50% 1952	d. 71 1/2	L. 72
Id. Roma id.	d. 73 1/4	73 3/4
Ital 7% 1951 (s. w.)	d. 82	L. 84 1/2
Sip	d. 59	L. 61

AZIONI

	20	22
Italian Superpower	1 3/4	1 3/4
American Can	62	56 1/2
American Rad. Stand. S.	2 1/2	2 1/4
American Tel. Tel.	104 7/8	115 7/8
Consolidated Gas	57 5/8	60 3/4
Eastman Kodak C. of N. J.	50	53 1/2
General Electric	18 1/8	19 1/4
Intern. Harvester Co.	28 5/8	29 5/8
Johns Manville Corp.	24 1/4	25 1/2
General Motors	13 7/8	14 7/8
Kennecott Copper	10 1/2	11 1/8
Montgomery Ward	10 5/8	11 3/8
National Biscuit	36 1/2	39 7/8
New York Central Ry	26 1/4	28 1/4
North American Co.	29 1/8	31 3/8
Procter Gamble Comp.	30	30 3/4
Radio Corporation	2 3/4	2 3/8
Standard Brands Inc.	13 1/8	15
Standard Oil of N. Jersey	33 1/2	34 3/4
Texas Gulf Sulphur	20 7/8	22 1/4
United Corporation	10	10 7/8
United States Steel	40 3/4	44 5/8
Union Carbide Co.	25 1/4	26 7/8

New York, 22. — Chiusura cambi: Roma 5,1265; Londra 3,4631; Parigi 3,9212; Borsa 19,4475; Bruxelles 13,885; Berlino 23,795; Madrid 9,05; Amsterdam 40,255; Copenaghen 18,425; Stoccolma 1779; Oslo 17,36; Buenos Aires, pesos carta 25,75; Rio Janeiro 7,65; Londra demand bills 3,4657; Montreal su Londra 3,9687; Buenos Aires su New York p. ora 171.

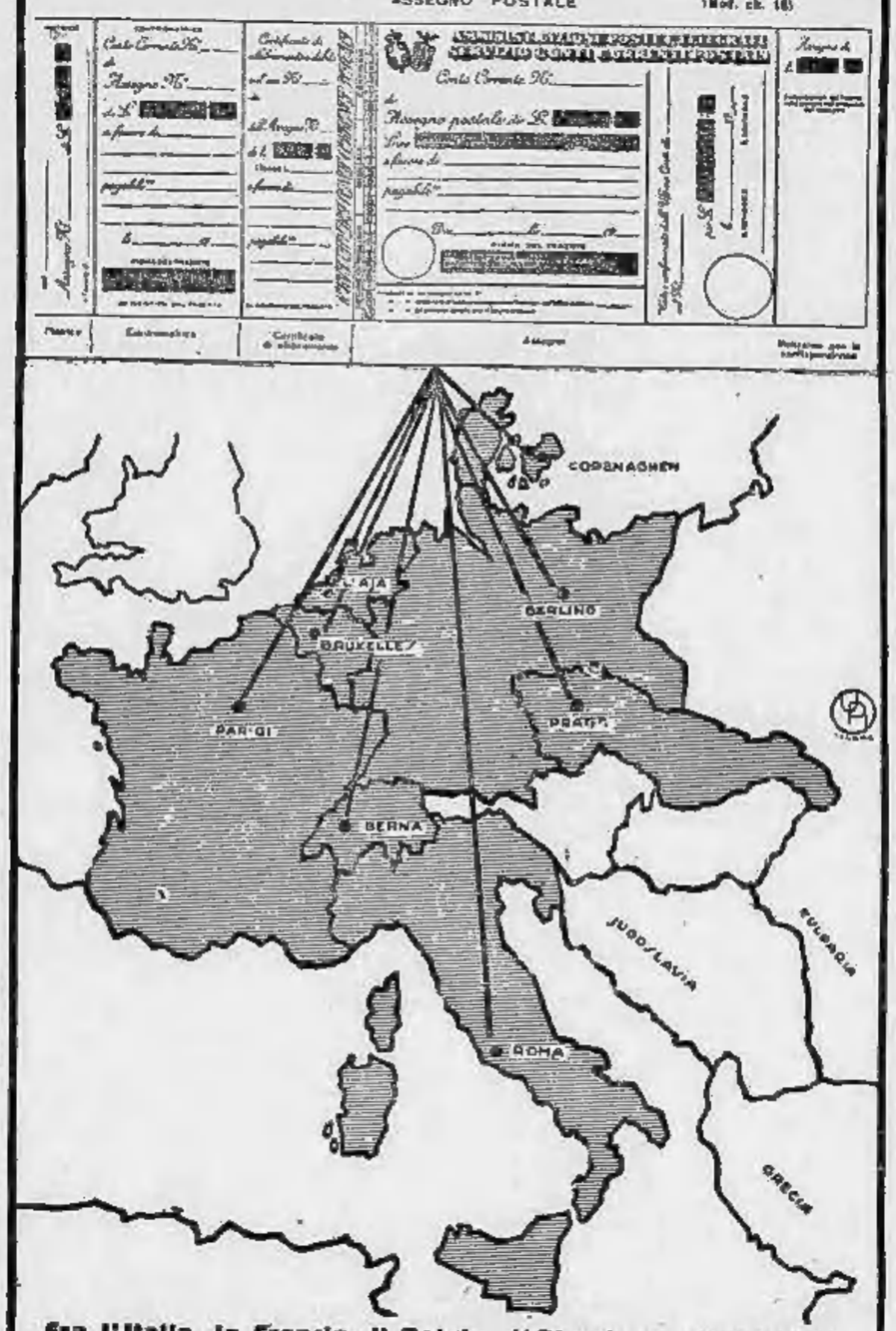
Londra, 22. — Il più notevole avvenimento della giornata odierna in Borsa è stato il ribasso dei titoli delle miniere di diamanti di Kaffr, che non soltanto erano oggetto di vendite da Johannesburg, ma erano in domanda anche sulla piazza di Londra. Per il resto il mercato si è mantenuto fermo. Rame Vicosa 1 19/32, 1 23/32; Cavi e Scorie fili: pref. 66, 67; Ordinario 21, 23; Ordinario 10/9, 10.

Londra, 22. — Chiusura cambi: Italia 67,34; New York 3,46.12; Francia 88,21; Germania 14,52.60; Spagna 43,03; Amsterdam 8,59.25; Belgio 24,92; Svizzera 17,80.5; Copenaghen 18,76.50; Stoccolma 19,47.25; Oslo 19,93.50; Helsingfors 225; Praga 116,75 Budapest 98; Belgrado 315; Sofia 487.50; Bucarest 592.50; Costantinopoli 730; Atene 645; Austria 69,75; Varsavia 31; Buenos Aires uff. 40,70; Rio Janeiro 6,31; Yokahama 15,81.

Parigi, 22. — Il mercato borsistico è stato oltremodo calmo, caratterizzato il gruppo delle Ecodis, dove in regnato una certa animazione e ai rari titoli speculativi, sui quali operò l'elemento professionale. L'attività del mercato è stata ridotta alla sua più semplice espressione talchè fra i primi e gli ultimi corsi gli affari sono stati virtualmente nulli.

IL CONTO CORRENTE POSTALE

ASSEGNO POSTALE (Mod. ch. 16)



Fra l'Italia, la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Danimarca, la Germania, la Svizzera, la Cecoslovacchia, possono essere effettuati PAGAMENTI E RISCOSSIONI mediante postagiro

FATEVI CORRENTISTI POSTALI

NORME PER LE INSERZIONI PUBBLICITARIE

Gli ordini per inserzioni in tutte le Rubriche di pubblicità fuori testo debbono essere conferiti alla UNIONE PUBBLICITA' ITALIANA S. A., in Torino (via S. Teresa, n. 7), od ad ogni altra sua Sede in Italia, oppure ai sottonotati suoi Rappresentanti nel Piemonte:

ALBA: Tipografia Sansoldi, via Vitt. Eman.
ALESSANDRIA: Flli Bertolotti, c. Roma 36.
AOSTA: Fausto Quillet, via S. Anselmo 26.
ASTI: Geom. Aldo Romagliano, c. Alfieri 81.
CASALE: Cav. E. Bensabrogio, v. Principe 47.
CUNEO: Rag. Felice Bertolino, c. Giolitti 18.
IVREA: Tipografia Garda, via Palestro, 6.
NOVARA: Rag. Celso Maggia, via Ravizza 1.

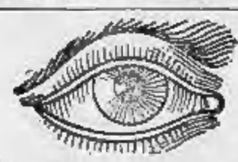
Le Tariffe sono riportate nella testata del Giornale ed in principio delle singole rubriche di Pubblicità Economica. All'importo di ogni ordine deve essere aggiunta la tassa erariale in ragione dell'1,50%, col minimo di lire 0,25 per Avviso.

Gli Inserenti debbono presentare validi documenti di identificazione; quelli che desiderano conservare l'incognito nei confronti dei Lettori possono fare indirizzare la corrispondenza ad una delle Gazzette presso qualsiasi Sede dell'U.P.I., maggiorata a lire due caduna (più 10 cent. per la quietanza) ogni dieci giorni. In tal caso l'indirizzo viene computato per cinque parole.

Il recapito della corrispondenza giunta ad una Gazzetta può essere eseguito, a richiesta, anche negli uffici dei Rappresentanti suddetti oppure al domicilio degli Inserenti, mediante l'anticipato rimborso delle spese con un primo deposito di lire tre per Avviso.

Le corrispondenze dirette a una Gazzetta dell'U.P.I. non possono venire recapitate a mano, ma debbono essere spedite per Posta con affrancatura regolare; diversamente non hanno corso.

Le U.P.I. accetta ordini per inserzioni pubblicitarie in tutti primari Giornali Italiani ed in tutti i più importanti Giornali del Mondo.



Occhi Malati

Gli occhi arrossati e che lacrimano, gli occhi deboli e stanchi, il gonfiore al bordo palpebrale; l'abbagliamento e bruciore causati da una luce troppo viva; l'amiopsia dopo un lavoro minuto, le sensazioni di grani di sabbia sotto le palpebre; gli annebbiamenti, sono segni di disturbi oculari. Questi sono curati efficacemente dall'IRIDAL. Collirio che rinforza la vista, toglie il catarro agli occhi, il gonfiore e il rossore alle palpebre, calma il prurito e l'irritazione, cura gli annebbiamenti e influisce con efficacia sugli occhi miopi dando un grande sollievo nelle numerose affezioni oculari. L'IRIDAL costituisce un ottimo mezzo preventivo e curativo

Nelle Farmacie: Per posta, un Flacone Lire 12,70 - tre Flac. (cura completa) L. 36,20 — Al Laboratorio IRIDAL via Cernaia 24, TORINO (153). Non si spedisce in assegno. Chiedere Opuscolo gratuito.

Acquistate ogni settimana

IL MATTINO ILLUSTRATO

che pubblica la più attraente cronaca fotografica di curiosità e di avvenimenti italiani ed esteri.

Le più perfette riproduzioni d'arte in quadricromia — I romanzi più nuovi — Le novelle più originali.

Sedici pagine stampate a rotocalcografia a colori

— Cent. 40 —

L'URICEMIA, LA GOTTA, L'OBESITÀ
L'ARTRITISMO, L'ARTERIOSCLEROSI
MINACCIANO TUTTI!
TALI MALATTIE DANNO TERRIBILI SOFFERENZE
ED ALTERANO LA PRESSIONE DEL SANGUE.
PREVENITELE E CURATELE
CON L'USO COSTANTE DELL'

IDROLITINA
SUPERLITIOSA

SCIENTIFICAMENTE DOSATA
CHE SERVE A PREPARARE LA PIU' GUSTOSA ACQUA ARTIFICIALE DA TAVOLA, LA MIGLIORE DISSOLVENTE DELL'ACIDO URICO.
RIACQUISTERETE E MANTERRETE COSI IL GIUSTO GRADO DELLA VOSTRA SALUTE.

A. GAZZONI & C. BOLOGNA

PUBBLICITÀ ECONOMICA

AVVISI D'INDOLE COMMERCIALE
1 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

COMPRESSORE verniciare, triciclo marci, ottimi acquistansi. Via Roma, 48. Debernardi. 44062

PROFESSIONISTI
5 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

INGEGNERI, Avvocati, Ragionieri, Chimici, Geometri, Medici generici toscani gli Specialisti per cure di Gabinetto, liberi Professionisti, vantaggiosamente offriranno le loro prestazioni.

RAPPRESENTANTI VIAGGIAT. PIAZZISTI
4 — *£. 1,50 per parola - Minimo £. 15*

CEDESI veramente privativa rappresentanza Lignit Gesellschaft, Kassel, Germania.

CERCHIAMO urgentemente rappresentanti vendita saponi bucato, profumati, buon stipendio, oltre provvigione. Ricco campionario gratis. Ditta Troise, Montedio, Napoli, Palermo, 218.

MAROCCO recandomi entro settembre assumerei rappresentanze trattazioni affari. Indirizzare Rodolfo Zinnari, Appia Nuova, 31, Roma. 4947

OFFERTE D'IMPIEGO
5 — *£. 1,50 per parola - Minimo £. 15*

CHE occupazione volete dare vostri figli? — «Scuola Moderna» — Venti Settembre 71 prepara rapidamente economicamente per buoni impieghi. Ricordatevene. 2334

DOMANDE D'IMPIEGO
6 — *£. 0,70 per parola - Minimo £. 7*

AGENTE fiducia, buona scrittura, disponendo mezzoloro occuparebbesi presso agenzia ufficio, scrivere cassetta 36 R. UPI, Torino.

DOMANDE DI LAVORO (OPERAI, PERS. SERVIZIO)
7 — *£. 0,50 per parola - Minimo £. 5*

DOMESTICI, autisti, operai, avventizi prestatori d'opera a domicilio, piccoli artigiani, ecc., troveranno facilmente lavoro, valendosi di questa Rubrica.

CONIUGI soli cercano portineria. Borio. 44028

LEZIONI E TRADUZIONI
8 — *£. 1,50 per parola - Minimo £. 15*

ESAMI ginnasiali, preparazione accurata scuole medie, superiori, normali. Via Mosca, 11. 44063

INSEGNANTE elementare, abilissima, dà lezioni italiano. Recasi domicilio. Carraleria, S. Secondo, 26. 44030

LATINO matematica francese inglese lire quattro. Scuola Fidelis, Acaja, 6.

COLLEGI - ISTITUTI - ECC
9 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

ISTITUTO femminile Babia (corso Inghilterra, 49), Magistrali, Medie, Commerciali, Elementari. 35251

COMMESTIBILI, VINI E COMBUSTIBILI
12 — *£. 1,50 per parola - Minimo £. 15*

COKES antracite inglesi. Garantiamo qualità, sacchi pinmbati, prezzi equi. Chalbar, Dondosco, 82. Telefono 70-403. 43197

ANNUNZI VARI
13 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

ASSOLUTAMENTE impossibile acquistare mobili prezzi inferiori praticati dal Mobilificio in liquidazione Abitazione Moderna, corso Regina Margherita, 151. Importantissimo Emporio camere complete ogni stile, vastissimo assortimento mobili isolati prezzi realmente sottocosto. Visitare, occasione straordinarissima. 212

Ricercare nuovi rapporti d'affari, d'impiego, di sistemazione famigliare è il miglior modo di TENTARE LA FORTUNA

UN AVVISO ECONOMICO PUO' ESSERE IL BIGLIETTO VINCENTE DELLA LOTTERIA DELLA VITA

AUTORIZZATO Istituto Informazioni regolarissime avanti Sindacato; moralità, finanze, Accertamenti infedeltà coniugale, Fotostati Cicuto, via Carlo Alberto, 33 bis, Torino, Telefono 47-372. 43962

PER spiaggia sedie sdraio, Ombrelloni, Poltroncine. Prezzi ribassati. Perlan, Corso Vittorio, 85 (Monumento). 1047

OGGETTI SMARRITI
14 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

CHIUNQUE abbia smarrito un oggetto od un animale potrà ritrovarlo, mediante una inserzione in questa Rubrica.

ANNUNZI MATRIMONIALI
15 — *£. 1,80 per parola - Minimo £. 18*

ASSOLUTA discrezione e serietà sono usate agli Inserenti di questa Rubrica.

DOMANDE ED OFFERTE DI LOCALI ED APPARTAM. VUOTI E MOBILIATI
£. 1,50 per parola - Minimo £. 15

AFFITTASI casetta Irriga. Rivolgersi corso Vercelli, 270. 44057

AUTOMOBILI BICICLETTE - SPORT
£. 1,80 per parola - Minimo £. 18

A Automobilistica Rioda, Gran Madre, 6. Licenza auto 120, moto 30.

AUTORIMESSE smontabili incombustibili lire mille. Colombo, via Pietrino Belli, 28.

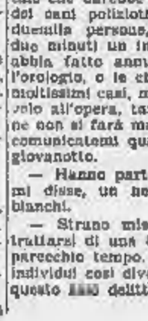
CICLOMOTORE 175 Mas causa partenza vendo. Maria Vittoria, 51, portinaio.

FRIGOBOR è la marca del nuovo Pistone E. MICHELE BORGO Via CLEMENTE, 21 - TORINO

PISTONI SEGMENTI SPINOTTI RETTIFICA SPECCHIO

Vicari, Scolo, Cacetta Filamenti, Perdite Dr. CHIAVARINO Via Saluzzo 5 **SIFILIDE** Ore 10-12 e 18-20 (dilazioni per operai)

Ostetrica Beltrame
Visite dalle 8 alle 18
Via Bellezia, 17 - TORINO



SEDIE THONET
Via Mario Vittorio, 16 TORINO
Le più grande fabbrica del mondo. Sedie per Abitazioni, Ammobiliazioni, Alberghi, Caffè, Ristoranti. Divisioni
Fabbrica con vasi. Domicilio...
SEDIE ACCIAIO CURVATO

CARROZZELLE per MALATI
Vetturette a motore per passeggio
Modelli speciali per Mutilati ed Invalidi. Regalo con vasi. Vavali (scala)
Ditta Angelo Perino - C. Stupinigi, 14 - Torino

SIFILIDE blenorragia cronica, acuta, malattie utero (perdite), Pelle (cad. capelli). Cure elettriche Dr. Cav. ZONI, spec. S. Anselmo, otto Ore 14-16, 17-20. Fest. 10-12 - Riduz. operai

Tipografia del giornale LA STAMPA

APPENDICE DE «LA STAMPA» (5

La miliardaria rapita

Grande romanzo di ALAIN DUVAL

(Versione italiana di G. CORVETTO)

«Al padre della fanciulla converrà consigliare di non rispondere con un no assoluto alle richieste dei banditi, ma di tenerli a bada offrendo loro a volta a volta degli acconti di una certa entità. Occorrerà però che si tenga al corrente del modo in cui eseguiranno questi effettuati i versamenti. Anche qui sarà necessaria molta prudenza».

E con queste parole, Duthil salutò l'ingegnere, dandogli appuntamento al circo per quando egli avrebbe delle comunicazioni importanti da fargli.

III.

Il «foulard» color avana

Il giorno dopo fu speso da Giacomo in investigazioni in Mulberry Street sul luogo del rapimento.

Grazie al nome di Harry Smith ogni porta gli fu aperta con facilità. Ma oltre, al più, molte buone parole, vaghe promesse, sempre accompagnate dal consiglio di non voler urtare i malviventi, ma pagare la cifra che avessero richiesto. Anzi i funzionari, poichè Forval, d'accordo col suo principale, non fece parole della telefonata già ricevuta, si stupirono del silenzio dei banditi.

— Comprendete, gli disse uno dei più elevati funzionari, che per noi è estremamente difficile scoprire, fra tante bande di delinquenti che infestano la città, proprio quella che ha rapito la signorina Smith, tanto più che l'azione non è durata più di tre minuti, e che nessuno dei testimoni si è finora deciso a parlare.

— Ma i testimoni furono almeno convocati?

— Convocate dunque dei passanti che vi scivolano via tra la folla appena tentate di abbordarli...

— Scusate, ma oltre i passanti, certo vi furono dei commercianti attirati sulla porta dei loro negozi dai colpi di rivoltella!...

— Naturalmente, ma quelli non hanno voluto parlare, per tema delle rappresaglie dei banditi.

— Potreste almeno favorirmi i nomi di queste persone?

L'ispettore, con evidente contrarietà, staccò il ricevitore e fece la richiesta all'ufficio a ciò addetto.

Gli fu risposto che non era possibile, perchè la Polizia aveva preso impegno con queste persone, che forse più tardi si sarebbero decise a parlare, di non rivelare i loro nomi sotto alcun pretesto.

— E' inutile! — pensò fra sè Forval. — Non saprò mai nulla da costoro.

E dopo aver ancora chiesto se non era stato trovato alcun oggetto atto al riconoscimento, ed averne avuta risposta negativa, si congedò.

Venti minuti più tardi era sul luogo del rapimento.

Entrò nei diversi negozi adiacenti, e, dicendosi parente della fanciulla, cercò di avere informazioni, ma nessuno seppe, o volle, dare spiegazioni. Tutti sapevano che il fatto era avvenuto nelle vicinanze, ma, a sentirli, nessuno aveva avuto il tempo di veder nulla.

Dopo mezz'ora di inutili investigazioni, Forval stava per andarsene, quando fu colpito dalla vista di una insegna da parrucchiere, al primo piano.

— Ecco quel che mi ci vuole — si disse, ed entrò, pur non avendo alcun bisogno dell'opera di Figaro.

— Taglio, champoing, ondulazione, signore? — chiese il garzone.

— Niente ondulazione, ma quanto al resto, tutto ciò che vorrete.

La seduta doveva essere lunga, per i fini dell'ingegnere. D'altra parte la conversazione non tardò a farsi vivace.

— Se assistette al ratto della signorina Smith? — chiese il garzone maneggiando le forbici. — Certo signore. Al primo grido (che fu il solo della fanciulla, mi sono precipitato alla finestra. Ho visto la disgraziata assalita da tre banditi. Un quarto li raggiunse poi nell'automobile, che immediatamente filò verso Broadway.

— Che aspetto avevano, quei banditi?

— Uno era un negro, un altro mi parve un cinese, dalla tinta giallastra del viso, gli altri due erano bianchi.

— Qual'era il capo, secondo voi?

— Non saprei, ma probabilmente quello che imbavagliò la povera ragazza. Quello era un bianco, incontestabilmente.

— Non discendeste nella strada, subito dopo il fatto?

— No, avevo un cliente, ma il fattorino vi scese. Anzi portò persino un ricordo dell'avvenimento...

— Che sarebbe?... — chiese Giacomo Forval, sforzandosi di parer calmo.

— Un «foulard» color avana. L'ho tenuto dicendo che non è furto, quello eseguito in danno di un ladro.

— Sentite — disse Giacomo. — Poichè mi interesso dell'affare come detective privato e dilettante, sarebbe per me interessante avere il «foulard»: cinquanta dollari per voi, se me lo procurate; desidero sottoporlo a una chiromante.

— Benissimo, signore, attendetemi al bar qui sotto. Fra pochi minuti, vi raggiungerò.

Infatti, in meno di mezz'ora il giovane ingegnere usciva dal bar, portando con sè un «foulard» di seta, che il fattorino del parrucchiere aveva assicurato essere veramente quello trovato sul luogo del drammatico avvenimento.

La sera stessa, Forval raggiunse al circo il vecchio amico, Froggy, e gli raccontò il successo delle sue ricerche. Il clown gli battè una mano sulla spalla, soddisfatto:

— Se la sfortuna non si accanirà contro di noi, certo ritroveremo la vostra giovane amica! Avete il «foulard»?

— Eccolo.

— Meraviglioso. Lo stato in cui è ridotto indica che è stato molto usato, e, nel nostro caso, ciò è utilissimo. Per le nostre ricerche questo quadrato di seta è molto importante.

— A che cosa, dunque, volete farlo servire?

— Ci saprete a saperlo subito?

— Confesso che ne sarei curioso.

— Ebbene, datemi il vostro fazzoletto. Grazie. Ora uscite e andate a nascondervi in qualche parte delle vicinanze.

— Volete?... — disse Giacomo interdetto.

— Fate ciò che vi dico. Soprattutto nascondetevi bene, in modo che non sia possibile vedervi.

Il giovane ingegnere, assai meravigliato, obbedì e si cacciò dietro una catasta di accessori del circo, in un angolo oscuro.

Dopo cinque minuti, Rip lo raggiunse, e gli stava prodigando le sue carezze, abbaiando con gioia, quando sopravvenne Duthil.

— Capite ora perchè il «foulard» ci sarà estremamente utile? Rip, vedete, fu da me ammaestrato in modo tale che darebbe dei punti al migliore dei cani poliziotti. In una accolta di duemila persone, può riconoscere in due minuti un individuo, di cui io gli abbia fatto annusare il fazzoletto, o l'orologio, o le chiavi. Vi potrei citare moltissimi casi, ma preferisco mostrarvelo all'opera, tanto più che l'occasione non si farà molto attendere. Ed ora comunicatemi quanto vi ha detto quel giovanotto.

— Hanno partecipato al rapimento, mi disse, un nero, un giallo e due bianchi.

— Strano miscuglio, che dimostra trattarsi di una banda organizzata da parecchio tempo. Non è probabile che individui così diversi si siano uniti per questo solo delitto.

(Continua).